
EL CONTRATO D' OBRAS



EL CONTRATO D' OKSZA.

ANTECEDENTES.

Al inaugurarse el Gobierno del Sr. Flores y estando reunidas las Cámaras legislativas en Congreso Extraordinario, propuso el Excmo. Sr. Presidente que se invitara al Consejo de Tenedores de Bonos á enviar al Ecuador un Comisionado para que tratara con la Junta de Crédito Público los términos del arreglo de la Deuda Externa.

Esta idea, que tendía como es muy natural á solventar nuestro Crédito Externo, fué acogida y el Poder Legislativo dictó la ley do Setiembre 13 de 1888. (Anexo 1.)

El 2 de Enero del presente año el Señor Dn. José Toribio Noboa se dirigió al Consejo de Tenedores de Bonos (anexo 2) en cumplimiento de la citada ley y le incluyó una carta, que con fecha 28 de Diciembre del año anterior le había dirigido el

Sr. Flores (anexo 3) en la cual le manifestaba su opinión particular sobre la manera de arreglar la Deuda.

En contestación á la invitación del Sr. Ministro, el Consejo de Tenedores de Bonos se dirigió al Ministerio con fechas 7 de Marzo y 22 de Mayo próximos pasados, (anexo núm. 4) diciendo que no se resolvía á enviar Comisionado alguno puesto que vistas las ideas de S. E. no suministraban esperanza alguna de llegar á resultado alguno satisfactorio.

El 24 de Julio replicó el Sr. Ministro (anexo núm. 5) y le remitió una copia del Presupuesto Fiscal para los años de 1889 y 190 (anexo núm. 6.)

Por esto puede juzgarse, que á los Tenedores de Bonos no convenían las ideas expuestas por el Sr. Flores y que por tanto no creían que podrían llegar á arreglo alguno bajo tales términos.

El 18 de Julio y después de largas discusiones, el Comité de Tenedores de Bonos llegó á un acuerdo con el Conde Thadée d' Oksza, quien á la cabeza de un grupo financiero compuesto de personas y establecimientos de la talla de la Banque d' Escompte de Paris, Societé de Depots et des Comptes Courants, Banque Federale Suisse, Westendorff, Mathieu y otros, se proponía presentar al Ecuador una propuesta para la conclusión del Ferrocarril á Quito, y que comprendiendo que toda operación era imposible en Europa sin que se arreglara su deuda, había entrado con ellos en negociaciones á ese objeto.

Este contrato ha sido confirmado al Gobierno por telégrafo, por el Presidente del Consejo de Tenedores de Bonos Sr. E. P. Bouverie y el Conde d' Oksza, ha enviado al Ecuador á su apoderado Conde Georges L. Swieykowski, quien con fecha 8 del presente, presentó al Ministerio de Hacienda las propuestas que forman la combinación del Sindicato.

El curso de la negociación puede verse de las siguientes notas.

Quito, octubre 8 de 1889.

H. Señor Ministro de Hacienda :

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. H., para que á su vez lo ponga en el de S. E. el Presidente de la Republica, que encontrándose el Sr. Conde Thadée d' Oksza plenamente autorizado por y en virtud del contrato ajustado con los tenedores de bonos de la deuda extranjera del Ecuador, al efecto de arreglar los términos de la conversión y pago de dicha deuda, bajo las bases estipuladas en el mencionado contrato y mediante la combinación general que tiene el honor de someter á la consideración del Supremo Gobierno de esta República, me ha apoderado para representarlo, ante el Gobierno de US. H., confiriéndome poder suficiente para llevar á cabo dicha negociación.

Con este propósito, me permito poner en manos de US. H.

1º Proyecto de conversión de la deuda externa ;

2º Propuesta para la construcción del ferrocarril y muelles ;

que incluyo á la presente, prometiéndome que US. H. les dará el curso legal y rogándole tener presente que estas proposiciones tienen fuerza sólo por el lapso de tiempo determinado hasta el último día del presente año de 1889.

Con sentimientos de mi más alta consideración, tengo la honra de suscribirme del H. Sr. Ministro,

Su Obsecuente Servidor,

Comte George Swieykowski.

Al H. Sr. D. José Toribio Noboa, Ministro de Hacienda.

Documentos anexos que tengo el honor de presentar al H. Sr. Ministro :

Poder del Sr. Conde Thadée d' Oksza.

Certificado del agente en Guayaquil del Consejo de Tenedores.

Contrato y nota oficial del Sr. E. P. Botuverie, Presidente del Consejo.

Aceptación del Sub Comité.

Contrato celebrado con la Compañía de Ferrocarril y Obras públicas de Guayaquil.

Comte G. Swieykowski.

(Anexo núm. 8.)

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, octubre 12 de 1889.

Sr. Conde Jorge de Swieykowski.

Muy Señor mío :

Satisfactorio me fué someter hoy al despacho de S. E. el Jefe del Estado la nota que U. se ha servido dirigirme, con fecha 8 de los corrientes, en la que me manifiesta que se halla U. apoderado por el Sr. Conde Thadée d' Oksza, para tratar con el Gobierno ecuatoriano acerca de la conversión de la deuda externa del Ecuador, en virtud de que el expresado Sr. Conde Thadée d' Oksza, se halla á su vez, autorizado para ello por un contrato ajustado con los tenedores de bonos de la antedicha deuda.

Su Excelencia, reunido el Consejo de Ministros, y con su dictamen, me ha ordenado contestar á U. :—Que como la ley de 13 de Setiembre de 1888, propuesta por el mismo Sr. Presidente Flores, previene en su art. 1º que el Consejo de tenedores de bonos debe constituir en esta Capital un Comisionado con plenos poderes para tratar de los arreglos relativos á la deuda ; y como el Consejo de tenedores de bonos se ha negado á mandar dicho Comisionado, según se ve por la comunicación que se halla publicada en el Nº 98 del Diario Oficial, fecha 27 de Julio del pre-

sente año (anexo n.º 1.º); no puede el Poder Ejecutivo, sin violar la ley é incurrir en la consiguiente responsabilidad, tratar del arreglo respectivo cuando, no sólo no se ha presentado los poderes del Consejo de tenedores de bonos, sino que concurre la circunstancia de tenerse en la antedicha comunicación un dato que manifiesta la negativa del Consejo, negativa que no ha sido revocada por ningún documento posterior dirigido al Gobierno.

Como U. comprenderá, ocurren en consecuencia, estas dos dificultades: 1.ª La de que el Poder Ejecutivo no puede proceder de modo alguno contra expresas prescripciones legales; y 2.ª La de que la Junta de Crédito Público, cuyo Presidente es el mismo Ministro de Hacienda, en cumplimiento de sus deberes, no podría menos de abstenerse de tomar en consideración cualquiera propuesta que no sea presentada por un Comisionado del Consejo de tenedores de bonos extranjeros.

Además, S. E. me ordena decir á U. que la presente resolución está en perfecto acuerdo con lo que, particularmente, dijo á U. cuando se hallaba en Guayaquil y con el telegrama que el 25 de Julio dirigió al Sr. Conde d' Oksza (en contestación al de este Señor, recibido aquel día); en el cual S. E. recordándole la disposición legal, le expresó que el viaje de U. era inútil.

Por otra parte, aun suponiendo que U. fuera Comisionado del Consejo de tenedores de bonos y presentara el documento que le acreditara como tal, la Junta de Crédito Público no tendría facultad legal para discutir la propuesta de U., desde que ésta no se contrae, como debía, pura y simplemente, á la conversión de la deuda extranjera, sino que abarca la de la deuda interior, sobre la cual no tiene atribución alguna la referida Junta, conforme á la ley, y se extiende, además, á proyectos de ferrocarril y de banco, completamente extraños á la competencia de la mencionada Junta.

Al comunicar á U. esta resolución, es muy sensible al Excmo. Presidente Flores, ardiente y constante defensor del Crédito Público, que el Consejo de tenedores de bonos haya cerrado la puerta á las negociaciones, negándose á acceder á la invitación que el Supremo Gobierno, por medio del que suscribe, hizo al Sr. Presidente del

Consejo, á fin de que constituyese un comisionado en esta Capital.

Con esta ocasión, me es grato ofrecer á U. la seguridad de mi estima y consideraciones como

Su muy atento S.

J. T. Noboa.

Quito, octubre 16 de 1889.

Honorable Señor Ministro.

Tengo la honra de acusar recibo de su oficio de fecha 12 del presente, por el cual me he impuesto de que ese día había US. H. sometido al despacho de S. E. el Jefe del Estado mi nota del 8, y que S. E. con el dictamen del Consejo de Ministros había ordenado á US. H. contestarme, que el Poder Ejecutivo no puede tratar del arreglo y combinación propuesta por mí en representación del Sr. Conde Thadée d' Oksza por no haber presentado plenos poderes del Consejo de Tenedores de Bonos y no investir por tanto el carácter especial que exige la Ley de setiembre 13 de 1888, y reunirse, además la circunstancia de no haber aceptado el Consejo de Tenedores de Bonos la invitación hecha por US. H., de acuerdo con la citada Ley, cuya negativa no ha sido revocada por ningún documento posterior.

Ante todo H. Sr. Ministro permítaseme protestar de la falta de personería, que el Gobierno de US. H. trata de irrogarme.

Si el Consejo de Tenedores de Bonos, mi poderdante, el Sindicato ó grupo financiero que él representa y yo mismo, no hubiéramos tenido la conciencia de que yo podía tratar plenamente con el Gobierno de esta República el asunto que me ha traído á esta Capital, no hubiera venido, ni mucho menos me hubiera permitido presentarme ante US. H. como Representante de aquellas Corporaciones.

La negativa del Consejo de Tenedores de Bonos á enviar un Comisionado, en contestación á la invitación de US. H., tiene fecha 22 de mayo próximo pasado, y yo he tenido el honor de poner en manos de US. H. junto con mi nota del 8, un contrato celebrado y firmado por el Sr. Bouverie por y en representación del Consejo de Tenedores de Bonos, del que es Presidente, cuya fecha es 18 de julio de 1889, es decir, dos meses después.

Este contrato ha sido confirmado por el mismo Sr. Bouverie al Supremo Gobierno, por telégrafo, como US. H. no puede ignorar, y además á su agente en Guayaquil, Sr. George Chambers, cuyo certificado tuve también la honra de incluir á mi citada nota.

En virtud pues de este contrato, el Sr. Conde d' Oksza se ha sustituido temporalmente pero legalmente en los derechos de los Tenedores de Bonos del Sub-Comité de la Deuda Ecuatoriana y del Consejo de Tenedores de Bonos. Hoy pues él puede representarlos en el arreglo propuesto, y en efecto representa sus intereses, y habiéndome él confiado su representación ante el Supremo Gobierno del Ecuador, represento por tanto indirecta pero legalmente, al Consejo de Tenedores de Bonos, al Sub Comité y á los Tenedores de Bonos de la Deuda del Ecuador en el arreglo de conversión que he tenido la honra de someter á la consideración de US. H.

De lo cual resulta que si mi representación y los poderes de que me creo investido, pueden parecer á S. E. el Jefe del Estado y á su Consejo de Ministros insuficiente por haberse dejado de llenar ó por haberse de llenar alguna formalidad de acuerdo con las Leyes Ecuatorianas, no por eso dejan de ser reales y obligatorios, tanto para los acreedores británicos, como para el Sr. Conde d' Oksza, persona de gran responsabilidad, que se ha sustituido legalmente en sus derechos, condiciones que no pueden dejar de ser arregladas al espíritu de la Ley, cuya intención tampoco puede haber sido la de eludir los compromisos nacionales, imponiendo obligaciones á quien no ha podido imponerlas.

En su atento oficio, H. Sr. Ministro que me ocupó en contestar, hay un error que me permito hacer notar. La combinación que he tenido el honor de someter al Supre-

mo Gobierno por órgano de US. H., comprende dos puntos.—La conversión de la Deuda y la construcción del ferrocarril.—No he sometido por tanto propuesta otra alguna, y si en Guayaquil puse en manos del Excmo. Sr. Flores, una propuesta de Banco, S. E. la aceptó á leer privadamente y no he tenido el gusto de someterla absolutamente de una manera oficial tal como sometí las otras dos.

En cuanto á las explicaciones que US. H. se sirve darme sobre la competencia de la Junta de Crédito Público siendo como es punto exclusivamente de administración, yo no puedo mezclarme en ello.

Me dice US. H. que al comunicarme la resolución de S. E. y el Consejo de Ministros le es muy sensible al Excmo. Señor Presidente que el Consejo de Tenedores de Bonos haya cerrado la puerta á las negociaciones, negándose á acceder á la invitación que se le hizo, para que constituyera un Comisionado en esta Capital.—Reconozco como también lo reconocen los Tenedores de Bonos y el Sindicato que represento la buena voluntad que el Excmo. Sr. Flores siempre defensor del Crédito y del progreso del país, ha mostrado por el arreglo de la Deuda Externa, y es en este convencimiento que los Tenedores de Bonos han concluido el contrato de que me ocupo y que el Sr. Conde d' Oksza ha tomado en sus manos su representación á este efecto y se ha permitido presentar la propuesta y combinación que he tenido el honor de ser portador.—No están, pues, H. Sr. Ministro cerradas las puertas á las negociaciones y prueba de ello es la que hoy he tenido el honor de someter á la consideración de US. H.

Concluyo H. Sr. Ministro, manifestando á US. H. cuan sensible me sería que la misión que me ha traído á esta Capital, no tuviera el éxito que yo deseo, y rogando á US. H. se sirva transmitir estas observaciones al Supremo Gobierno, tengo el honor de repetir á US. H. las consideraciones de mi particular aprecio y estimación.

Comte George Swieykowski.

República del Ecuador.—Ministerio de Hacienda.—
Quito, Octubre 18 de 1889.

Señor Conde Jorge Swieykowski.

Muy Señor mío :

Se ha recibido la atenta comunicación de U., datada el 16 del presente mes. En contestación, me limito á manifestar á U. que, aunque el Excmo. Sr. Presidente estaba seguro de que U. carecía de los poderes que exige la ley, sobre todo después que esta opinión fué aceptada unánimemente por el Consejo de Ministros, quiso, no obstante, como prueba de buena voluntad y cortesía hacia U. y su poderdante, someter el asunto al Consejo de Estado, el cual en su sesión de hoy, emitió el dictamen que acompaño.

En vista de éste y en consideración á un cuerpo como el H. Consejo de Estado, cuya mayoría nombrada por el Congreso es del todo independiente del poder Ejecutivo, toda discusión parece excusada.

Acepte U. la seguridad de mi distinguido aprecio.

J. T. Noboa.

República del Ecuador.—Secretaría del Consejo de Gobierno.—Quito, Octubre 18 de 1889.

H. Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda.

El H. Consejo en sesión de hoy, opinó que los poderes presentados por el Señor Conde de Swieykowski para los arreglos de la deuda externa, no son conformes á la Ley.

Lo comunico á US. H. para los fines legales.

Dios guarde á US. H.

Carlos Pérez Quiñonez.

Como nuestro objeto es sólo estudiar los contratos propuestos, nos limitaremos por tanto á esto sólo dejando á un lado el procedimiento del Gobierno el cual no nos corresponde apreciar.

El país entero anhela hoy más que otra cosa el restablecimiento del crédito, único motor posible para el desarrollo de sus cuantiosas riquezas. El capital extranjero para fincarse entre nosotros necesita dos cosas, garantías y provecho.

Ambas pueden ofrecerse sólo mediante la buena situación económica general del país, la cual se obtendrá muy difícilmente con el propio esfuerzo. Necesitamos, pues, que el primer impulso venga de afuera y ponga en movimiento reproductivo todas nuestras fuerzas productoras, á semejanza de una máquina cuyo motor pone en movimiento todo su engranaje.

Por las mismas propuestas se ve que en el viejo mundo hay la suficiente disposición para impulsarnos. No debemos perder ni el tiempo ni la ocasión.

La situación financiera del país se empeorará año por año si alguna fuerza extraña no nos alienta y ayuda.

El comercio tiene que decaer, como no dejará de sentirse en breve y no poseemos desgraciadamente ni los capitales ni el espíritu emprendedor que habemos menester para darnos un impulso artificial, ya que el desarrollo natural no es suficiente.

Hoy se presenta un sindicato respetabilísimo á ofrecernos el crédito que tanto ansiamos, y conjuntamente la construcción de la obra que más puede interesarnos, social, política y económicamente.

No bastan caminos ni carreteras ya. Los productos del interior no pueden soportar el enorme gravamen de la conducción á lomo de animales,

necesitan un camino pronto y barato, el ferrocarril.

Ante todo era menester saldar nuestras cuentas viejas. Es indispensable que no figuremos por más tiempo entre los países insolventes y que el Stock Exchange de Londres no afrente más nuestra pobreza relativa.

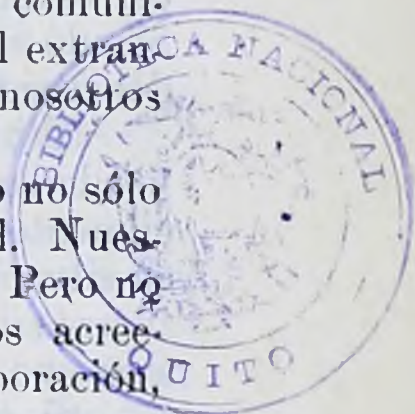
El Sindicato lo comprendió así é hizo un arreglo con nuestros acreedores, que por el sólo hecho de hacerse con una tercera persona era mucho más honroso para nosotros desde que no les ofrecemos porcentaje alguno. Ellos teniendo en cuenta nuestra situación proponen algo que es posible dentro de los límites de nuestros recursos.

De ejemplo pueden servirnos los demás países americanos, que mediante las vías de comunicación sobre todo y el impulso del capital extranjero, han llegado á una altura á la cual nosotros no tenemos porque no aspirar á llegar.

El arreglo de nuestra deuda es punto no sólo ya de conveniencia sino de honor nacional. Nuestros acreedores no son nada exigentes. Pero no por eso debemos olvidar que estos mismos acreedores, por la forma y alcance como corporación, ejercen en los centros financieros de Europa una sanción de la que no pueden jamás sustraerse los países que voluntariamente desatienden el cumplimiento de sus obligaciones.

El Gobierno anterior se dirigió á ellos en Diciembre 1887 y puede decirse que desde esa fecha comenzaron las negociaciones. Estamos en ellas. Un poco de buena voluntad de ambas partes y salvando el honor nacional, habremos al mismo tiempo abierto al país las puertas á la prosperidad con el restablecimiento del Crédito Externo y las vías de comunicación: dos puntos cardinales del programa del Sr. Flores.

Él, hombre recto é ilustrado sabrá muy bien



apreciar el bien que hará á su país cuyos destinos rige, y la posteridad tendrá tanto más que tributar á su memoria.

Los proponentes, inspirándose en los términos generales de la carta del Excmo. Sr. Flores, y amalgamando esto con los intereses de ellos en lo posible, han formulado las propuestas que vamos á estudiar. No sería ni justo exigir que todas y cada una de las condiciones estén dentro de nuestra propia conveniencia tan sólo. Algo puede haber que por su forma no esté totalmente de acuerdo con nuestros intereses. Por ello se discute y se reforma.

Ellos no pueden, ni en su propia seguridad estaría exigir más de lo que el país pueda soportar, pues correrían mayor riesgo que nosotros mismos, exponiendo su capital y su trabajo en probabilidades demasiado aventuradas.

Y bien puede remarcarse que si el país hoy puede cumplir los compromisos que contraiga, fácilmente podrá sobrellevarlos en lo futuro, cuando su situación económica, mediante estos mismos esfuerzos de hoy, se mejore. Cosa que no sólo puede sino que debe esperarse.

Si á alguno pudiera el contrato parecer algo gravoso, que nos anticipamos desde hoy á negar, compare bien lo que en cambio recibe el país y las probabilidades que el mismo proporciona para el mejoramiento general en todo sentido.

El arreglo de la Deuda, nos abre el crédito en los mercados europeos, poderosísima palanca con la cual levantaremos nuestra agricultura, industria y comercio, hoy sino yacentos por lo menos estacionarios por la falta de capitales.

El ferrocarril dará al interior la vida comercial y social de que hoy carece. Hará valer su fértil suelo y el trabajo primer agente de la producción y de la riqueza no será como hoy casi esteril.

Suele decirse pero de un modo inconsulto por cierto, que no debe descontarse el porvenir. Ningún sofisma más ocasionado á producir el error.

Todas las generaciones en su desenvolvimiento material necesitan precisamente de hacer pesar parte de la carga no solo sobre la presente sino también sobre las futuras. Solo así se reparten con equidad las cargas que apareja todo progreso material pero sin que pueda jamás afirmarse que una sola y determinada generación es la que soporta esas cargas.

LOS CONTRATOS.

He aquí los presentados :

PROYECTO DE CONTRATO

PARA LA CONVERSIÓN DE LA DEUDA EXTERNA DEL
ECUADOR Y EL REEMBOLSO DE SU DEUDA FLOTANTE.

El Gobierno de la República del Ecuador deseando arreglar su Deuda Externa, pagar su Deuda Interna, y readquirir el Monopolio de sal que se halla hoy en manos de la Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, ha decidido crear á este objeto un Empréstito por £ 2.000,000 y emitirlo en los mercados europeos.—Ha encargado al efecto al Sr. Conde Tadeé d' Oksza y el grupo financiero que él representa de dicha operación bajo las condiciones siguientes :

1º.

Los Bonos serán subdivididos en títulos unitarios de (f. 500) £ 20 y en títulos de 5 Bonos ó sea de un valor nominal de (f. 2,500) £ 100, ó la equivalencia de las otras monedas al curso medio del cambio que será fijado por los establecimientos de crédito emisores.

Los Bonos devengarán el interés de (6 0/0) seis por ciento anual pagadero por semestres el 2 de Enero y 1º de julio de cada año.

Se amortizarán por sorteos y á la par en 50 años por semestres.

Estos sorteos tendrán lugar en Europa el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año y el reembolso de obligaciones tendrá lugar el 2 de enero y el 1.º de julio siguientes. El primer sorteo tendrá lugar el 15 de noviembre de 1890.

2º

El pago de los cupones y el reembolso de los títulos amortizables tendrá lugar en Guayaquil—París—Londres—Alemania—Holanda—Bélgica y Suiza por los banqueros que se hagan cargo de la Emisión. El Gobierno les señalará por este servicio ($\frac{1}{4}$ 0/0) un cuarto por ciento de comisión sobre el monto de los cupones y títulos que se paguen.

3º

Los títulos definitivos llevarán la firma del H. Sr. Ministro de Hacienda y del Tesorero Principal de la República del Ecuador.

4º

El Gobierno de la República del Ecuador afecta á este Empréstito de £ 2.000,000 la primera hipoteca sobre la renta de sus aduanas y sobre la renta de sales, hasta la concurrencia del monto que representa el interés y amortización de este Empréstito, es decir, (£ 127,000) ciento veintisiete mil libras esterlinas por año. Esta inscripción hipotecaria se hará legalmente según las leyes del país.

5º

Esta anualidad será remitida por partidas iguales á saber, (£ 63,500) sesenta y tres mil quinientas libras esterlinas á la Banque d' Escompte de París, á más tardar el 1.º de diciembre y el 1.º de junio de cada año. El cupón así como los títulos reembolsados serán restituidos después de ser anulados, al Gobierno por dicho Banque d' Escompte de París, que hará el arreglo correspondiente con los demás establecimientos.

6º

El sorteo de los Bonos amortizables tendrá lugar alternativamente en la Banque d' Escompte de París y en un establecimiento financiero de Londres designado por el Sr. Conde d' Oksza en presencia del Consul General del Ecuador ó de la persona designada al efecto por el Gobierno del Ecuador, de suerte, que un sorteo tendrá lugar en París y el siguiente en Londres.

7º

Los títulos definitivos de este Empréstito debidamente firmados se depositarán en la Caja de la Banque d' Escompte de París antes del 15 de junio de 1890, para ser canjeados á más tardar el 1º de julio de 1890 contra los certificados provisionales que serán entregados por los establecimientos bancarios, al momento de la suscripción pública.

8º

El Sr. Conde Thadée d' Oksza se compromete á hacer la dicha comisión á su costo en Francia, Inglaterra, Alemania, Bélgica, Holanda y Suiza,

es decir : costeará todos los gastos de prensa, Comisión de Banca, Comisión del Sindicato garantizador de la suscripción, la impresión de títulos provisionales y definitivos, el timbre en todos los mercados enunciados, y en general todos los gastos que acarree una emisión de este género. Hará las gestiones necesarias para obtener la cotización oficial en los mercados donde se haga la emisión.

9º

Del monto de £ 2.000.0000 se destina la suma de £ 364.800 en Bonos á canjear contra los títulos de la antigua DEUDA EXTERNA del Ecuador. Este canje lo hará el Sr. Conde d' Oksza, quien encargará de ello á un Banco de Londres.

El saldo á saber £ 1.635.200, en títulos será entregado al Sr. Conde d' Oksza por el Gobierno del Ecuador al precio de 68. 0/10 neto y libre de todo gasto.

10.

El Sr. Conde d' Oksza queda en libertad de emitir el saldo cuando juzgue más oportuno y dentro del período de 4 meses á partir del día en que el arreglo con los Tenedores de Bonos sea definitivo y al precio que él estime conveniente. Toda diferencia entre el tipo de 68 0/10 convenido con el Gobierno y el tipo á que se haga la emisión al público le corresponderá en compensación de sus gastos y riesgo.

11.

La suma de £ 1.111.936 que representa el producto neto correspondiente al Gobierno sobre la suma de £ 1.635.200 emitidos por conducto del Conde d' Oksza será pagado como sigue :

a)	para la conversión de la Deuda Externa, parte al contado	£ 273.600	„	„
b)	para la conversión de la Emisión, de la Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil	„ 360.000	„	„
c)	para la amortización de la Deuda flotante, y la reserva del Gobierno	„ 365.336	„	„
d)	para la Comisión y reembolso de Gastos del Consejo de Tenedores de Bonos y Comité	„ 50.000	„	„
e)	para el Cupón de 1º de Julio de 1890	„ 63.000	„	„
Total		£ 1.111.936	„	„

de suerte que el pago de esta suma quedará efectuado

- a) por la remisión al Gobierno de los títulos de la DEUDA EXTERNA antigua que se presenten al canje hasta el 1º de julio de 1890, último plazo que fijará el Gobierno para la conversión
- b) por la remisión al Gobierno de los (f. 9.000.000) £ 360.000 en títulos de la emisión de la Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, actualmente garantizados por la renta de sal y la subvención del Gobierno
- c) por la remisión al Gobierno del Cupón provisional anulado el 1º de julio de 1890
- d) por la remisión al Gobierno de la suma de £. 365.336 en efectivo contra los títulos definitivos que deberán entregarse á más tardar el 15 de junio de 1890.

12.

La remesa de £ 365.336 podrá anticiparse y tener lugar inmediatamente después de la emisión contra Bonos del Tesoro de la República, vencibles el 15 de junio de 1890, y que serán restituidos al Gobierno contra la entrega de los títulos definitivos.

13.

Es entendido que todos los títulos que se emitirán por el Gobierno en virtud del presente contrato y las rentas afectadas al servicio del Empréstito serán libres exentas de todo impuesto creado y por crearse en la República del Ecuador.

14.

En caso de que, por fuerza mayor la emisión no pudiera hacerse dentro del plazo de los 4 meses estipulados, ó si la suscripción no fuese completamente cubierta, el Sr. Conde d' Oksza, gozará de seis meses más de prolongación, y podrá colocar los títulos no suscritos en los diferentes mercados.

Excmo. Sr. Presidente de la República.

El infrascrito Conde Thadée d' Oksza tiene el honor de poner en conocimiento de V. E. que ha firmado un Contrato con la Compañía y Obras Públicas de Guayaquil con el objeto de transformar esta Sociedad en una Compañía Europea con capital de por lo menos £ 800,000.

El dicho contrato se hará efectivo tan luego como la combinación financiera general propuesta simultáneamente al Supremo Gobierno de la República sea aceptada.

En virtud de esta combinación el Ferrocarril será construido y terminado bajo las bases siguientes:

1ª

La Compañía que se formará en Europa se sustituirá á la actual Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil y aceptará sus contratos derechos y obligaciones.

2ª

La Compañía prolongará el ferrocarril del Sur de Sibambe á Quito y de ahí en la dirección á Imbabura en una extensión de 300 kilómetros más allá de Sibambe.

3ª

Los terrenos que no pertenezcan al Estado y que sean ocupados por la línea férrea ó por sus accesorios como estaciones, depósitos, oficinas etc. serán expropiados por el Gobierno y por su cuenta.

4ª

La Compañía construirá una línea telegráfica paralela á la vía férrea y para su exclusivo uso.

5ª

Durante el tiempo de la construcción de esta línea telegráfica la Compañía tendrá la facultad de hacer uso gratuitamente de las líneas del Estado. Por contra el Gobierno tendrá el uso también gratuito del telegrafo de la Compañía.

6ª

Los empleados y trabajadores de la Compañía serán exentos de todo servicio civil y militar, salvo el improbable caso de una guerra internacional.

7ª

Los estudios de la línea entre Sibambe y la Capital de la República, comenzarán noventa días después de que este contrato haya sido firmado y legalmente registrado, y se concluirán en los diez meses siguientes á la espiración de cuyo período, el contratante ó sea la Compañía presentará los planos detallados al Ministro de Obras Públicas.

8ª

Uno ó más Ingenieros de Estado podrán acompañar á los Ingenieros de la Compañía á fin de dar un informe al Gobierno sobre los estudios y el trazo de la línea.

9ª

La línea férrea podrá hacer uso en su camino de partes de los caminos existentes que le sean necesarios y sin cargo alguno, pero siempre que se mantenga libre el tráfico público por ellos podrá igualmente ocupar dichos caminos sin cargo alguno para las necesidades de la construcción como transporte de materiales y otros.

10.

Dentro de los noventa días después de la aprobación de los estudios de la vía hasta la Capital deberán inaugurarse los trabajos procurando extenderlos en toda la línea.

11.

La construcción del ferrocarril se hará con toda la rapidez posible y en un lapso de tiempo que salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor no pasará de 5 años.

12.

La construcción de la línea será sometida á las mismas prescripciones que la de Chimbo á Sibambe; en el caso de que la configuración del terreno ú otros motivos exija modificaciones éstas se harán de acuerdo con los ingenieros del Gobierno.

13.

En caso que la línea principal no pasare por Riobamba, Ambato ó Latacunga se construirán ramales para unirlos á la vía.

14.

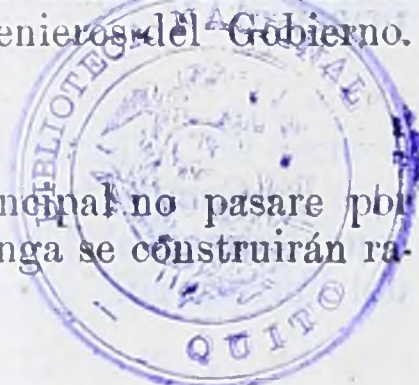
De acuerdo con el Gobierno se irán abriendo al tráfico público las secciones de ferrocarril que vayan terminando.

15.

El Gobierno prestará su concurso para obtener la mano de obra necesaria para los trabajos, así como mantendrá el orden con su fuerza armada.

16.

Las estudios de acuerdo con los ingenieros de Estado determinarán el número y lugar de las Estaciones.



17.

Los terrenos baldíos que existieran de ambos lados de la línea serán medidos. Se levantarán planos de ellos y serán divididos por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

18.

La Compañía tendrá la facultad de construir y explotar tranvías á vapor ó de sangre en el interior y en las afueras de las poblaciones, con el objeto de trasportar carga y pasajeros á la línea principal.

19.

La Compañía podrá establecer donde creyese conveniente Teléfonos para la buena explotación del Ferrocarril.

20.

Será libre en toda la línea el tránsito de mercaderías y productos así como víveres y otros los cuales no podrán ser gravados con ningún impuesto creado ó por crearse ya sea fiscal ó municipal ó de cualquier otra especie.

21.

Serán libres de cualquier impuesto fiscal ó municipal creado ó por crearse todos los materiales y útiles destinados á la construcción ó explotación del ferrocarril y sus anexos de Telégrafo y Teléfonos como rieles, máquinas, madera, material rodante, fierro, alambre, herrajes, combustible, &c. &c., importados ó comprados en la Aduana.

22.

La Compañía estará exenta del pago de todo género de contribuciones ó impuestos existentes ó que se crearan en adelante de cualquier naturaleza que sean. Gozarán de la misma excepción las acciones y Bonos de la Compañía.

23.

Las tarifas para el transporte de pasajeros y carga que se pongan en vigencia, serán trabajados de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía.

24.

La Compañía construirá Muelles de fierro ó madera en Guayaquil y Durán para cargar y descargar los Vapores, Buques y demás embarcaciones que entren ó salgan del puerto de Guayaquil.

25.

El uso y empleo de estos muelles será obligatorio para todos los buques á vela ó vapor de (10) diez toneladas de Registro para arriba, que entren y salgan del puerto de Guayaquil. Las tarifas por derecho de muellaje, tanto en lo {concerniente á las embarcaciones, como á las mercaderías, productos &., serán trabajadas de acuerdo entre el Gobierno y la Compañía.

26.

La concesión del muelle en Guayaquil, tendrá vigor sólo á la expiración del privilegio concedido á A. Perez & Cía., ó antes si la Compañía adquiriese este privilegio.

La duración de este Contrato con todos los derechos que de él se derivan, la posesión y explotación del ferrocarril desde Durán hasta la Capital de la República ó hasta el punto de término, la explotación de muelles &c., será de cincuenta años, á la expiración de los cuales, el ferrocarril con todo su material fijo y rodante, estaciones, oficinas y depósitos así como los muelles con todo su material serán de propiedad única y exclusiva del Estado.

En compensación el Gobierno entregará á la Compañía (£ 2.000.000). Dos millones de Libras Esterlinas en Bonos de primera hipoteca del mismo ferrocarril y con la garantía general de la Nación. Dichos Bonos devengarán el interés de (6 0/10) seis por ciento anual y serán reembolsados en un período de cincuenta años. Estando basados estos Bonos sobre la 1ª hipoteca de la red, corresponde en primer lugar á la Cía. el servicio de intereses y amortización. Los intereses y la amortización de dichos Bonos durante el tiempo de la construcción serán igualmente pagados por la Cia. y la garantía general del Gobierno no será efectivo sino desde el día de la apertura á la explotación pública de la línea total.

Los bonos mencionados en el art. precedente se depositarán en la Banque d'Escompte de Paris y la Cía. efectuará las emisiones á medida que lo requieran sus conveniencias.

30.

La Cía. renuncia á la subvención de S. 50.000 anuales acordada al ferrocarril de Durán á Yaguachi y renuncia igualmente el monopolio de sal, por el tiempo que falta á trascurrir.

31.

La Compañía renuncia á las reclamaciones por la vía diplomática en caso de sugerirse dificultades ó diferencias entre el Gobierno y la Cía. Estas diferencias serán juzgadas por árbitros, de los cuales el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Cía., nombrando ellos un tercero en caso de desacuerdo. La Cía. será administrada conforme á los Estatutos y Reglamentos que serán adoptados de acuerdo con las estipulaciones del presente Contrato, y ella se somete á la legislación del país.

Estos dos contratos forman pues si se quiere uno solo, cuyas condiciones pueden concretarse á lo siguiente :

COMPROMISOS DEL SINDICATO.

1º Sustituyéndose en las obligaciones de la Compañía actual del ferrocarril, concluir la línea férrea hasta Sibambe.

2º Construir la línea á la Capital y más allá si alcanzare la distancia en una extensión de 300 kilómetros á partir de Sibambe.

3º Construir dos muelles de fierro, el uno en Guayaquil, y otro en Durán capaces de servir la carga y descarga de mercaderías y productos.

4º Terminar la obra en seis años y entregarla

al Gobierno en propiedad después de 50 años, tanto ferrocarril como muelles.

5º Entregar al Gobierno cancelados los f. 9.000,000 que emitió la Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil con la hipoteca de la sal, la línea y sus productos y la subvención de S. 50,000.

6º Renunciar en favor del Gobierno del Ecuador á la explotación de monopolio de sal, y á los S. 50,000 anuales que debe pagar por la línea de Durán.

7º Entregar al Gobierno cancelados los 7,740 Bonos emitidos el año 1854 por £ 1.824,000 que constituyen la Deuda Inglesa, con sus respectivos intereses de los 22 años que no se han cubierto.

8º Entregar al Gobierno la suma de £ 478, 336 en dinero efectivo.

COMPROMISOS DEL GOBIERNO.

1º Emitir la suma de £ 2.000,000 en Bonos de 6 0/10 interés, amortizables en 50 años, mediante la cuota fija de amortización de 0.345 0/10.

2º Entregar estos Bonos al Sindicato para su colocación en los términos que juzgue conveniente.

3º Emitir la suma de £ 2.000,000 en Bonos 6 0/10 interés, amortizable en 50 años mediante la misma cuota fija anual de 0.345 0/10 de amortización. Este empréstito de llamarse de "Obras Públicas" y ser garantizado el servicio por el Gobierno desde que el ferrocarril esté en tráfico á la Capital, y con los mismos productos del tráfico—y ser servido por la Compañía durante el tiempo de la construcción.

4º Entregar estos £ 2.000,000 al Sindicato como todo pago por el ferrocarril y muelles en los términos que se expresa en el contrato.

5º Depositar en poder del Sindicato, el valor del primer cupón semestral.

6º Pagar al Consejo de Tenedores de Bonos la suma de £ 50,000 por sus gastos etc.

En cambio pues de la Deuda de £ 1.824,000 y sus intereses de 22 años; de la renta de sal y los S. 50,000 anuales que hoy paga el Gobierno y que ya no pagaría y de la suma de £ 478,336 en efectivo, el Gobierno crea un Empréstito de £ 2.000,000 cuyo servicio anual de $6^{34}50\%$ representa £ 126,900 ó sea (al 40 0/10) S. 888,300.

Por el ferrocarril á Quito construido por una Compañía cuyo capital es £ 800,000, (más ó menos S. 6.000,000) todo lo que el país se compromete es á *garantizar el interés de $6^{34}50\%$ anual sobre el capital de £ 2.000,000 del Empréstito de Obras Públicas y tan luego como el ferrocarril esté en Quito y con los mismos productos del ferrocarril de Durán á Quito—y durante el tiempo que se emplee en la construcción la Compañía sirve el $6^{34}50\%$ anual con sus fondos.*

Estos son los dos puntos del Contrato.

Vamos en seguida á analizar cosa por cosa.

1. LA CONVERSION DE LA DEUDA.

Hoy monta la Deuda Externa á £ 2.228,340 en la forma siguiente:

Capital	£ 1 824,000
Interés desde Mayo 1868, al 1 0/10 anual.	404.340
	<hr/>
	£ 2.228,340
	<hr/>

Los Tenedores de Bonos por el contrato firmado con el Conde d' Oksza, renuncian

1º A los intereses totalmente y á		
2º 65 0/10 del capital pues aceptan en pago:		
20 0/10 en Bonos de la emisión de £ 2.000,000		
ó sea S.	£ 1.824,000	£ 364,800
15 0/10 en efectivo	=	273,600
		<hr/>
		£ 638,400
		<hr/>

es decir que en pago de los £ 2.228,340 (= S. 15.598.380) que hoy debe el Ecuador, aceptan £ 638,400 (4.518,800,) ó para mejor decir por \$ 11.141,700 pesos fuertes.

aceptan 3.192,000 pesos fuertes que viene á ser: 28⁶40/10.

Mas como la cotización probable sería 67 0/10 (la admitida por el Sr. Flores en 1875 para los Bonos 6 0/10 de su proyecto) los Tenedores al recibir £ 364,800 en Bonos nuevos 6 0/10 esta suma les representa, £ 244,416 en efectivo. Recibirán pues: £ 364,800 en Bonos que al 67 0/10 son £ 244,416

273,600 en efectivo	273,600
	<hr/>

sea en dinero £ 518,016

lo cual representa

23²40/10 sobre el monto de la Deuda con intereses
es decir S. £ 2.228,340 " "

ó

28⁴00/10 sobre el capital de la Deuda.

Ahora bien para apreciar la conveniencia de los términos de esta conversión haremos referencia al Sr. Flores, cuya palabra ha sido siempre una de las más autorizadas en materia de finanzas en el país.

El año 1875 y cuando las rentas del Gobierno eran apenas S. 1.810,772³³ (\$ 2.262,715⁴²) el Sr. Flores comisionado ante los Tenedores de Bonos para tratar el arreglo de la Deuda Externa, inten-

biera podido cubrir el servicio, hoy la Deuda convertida sería así:	Capital. £	547,200
	Intereses en 14 años á 6 0/0	459,648
		<hr/>
	£	1.006,848

que á la cotización de 67 0/0 representaría en efectivo. £ 574,588
 y todo lo que la actual conversión significa en efectivo es £ 518,016

Finalmente haciendo abstracción del 70 0/0 del capital que concedían de quita en 1875 y de los intereses del total hasta ese año, era justo, caso que se hubiera quedado en suspenso el arreglo que se les hubiera concedido 14 años después siquiera los intereses de ese tiempo, tendríamos el mismo 30 0/0 de 1875 £ 547,200.

14 0/0 S. el antiguo capital	
por 14 años al 1 0/0	255,360

al 67 0/0 en efectivo £ 537,715	£ 802,560
contra 518,016 de hoy.	

Considérese además este punto importante:

La deuda vale hoy	S. 15.598,380
y pagando anualmente	
durante 50 años, la suma de	S. 340,730,25
se habría pagado en junto	
	S. 17.036,512,50

es decir que se habría extinguido pagando muy poco más del capital, sin interés y en 50 años, es decir, casi dos generaciones.

EL PAGO DE LOS f. 9.000,000

emitidos por la Cía. del Ferrocarril de Guayaquil.

Otra de las cantidades de las £ 2.000.000 está destinada á pagar la emisión de la Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil de febrero del presente año y contra la cesión al Gobierno de la sal y la renuncia de los S. 450000 de la línea de Durán á que está obligado á pagar.

Esto en una palabra lo que quiere decir es que el Gobierno compra

- 1º la línea de Durán á Yaguachi
- 2º los trabajos efectuados entre Chimbo y Sibambe
- 3º la reivindicación de los 8 años más de explotación de sal
- 4º los S. 450.000 que deja de pagar por la línea de Durán y
- 5º el derecho de explotación concedido á la C^a actual de Durán á Sibambe hasta 1907.

Mediante la conversión por decirlo así de los f. 9.000.000 en una parte de su nuevo Empréstito.

Paga pues el Gobierno f. 9.000.000 = \$ 1.800.000 (al 40 0/10) = 2.520.000 no en efectivo sino en su nueva deuda, cuyo servicio le impone un desembolso anual de £ 31.911.12 (al 40 0/10) S. 223.381.²/₈ contra S. 250.000 que debe desembolsar hoy.

Sintetizando la operación y avaluando lo que el Gobierno da y lo que recibe tendremos el siguiente resultado :

Recibe	
8 años de sal que deben significara S. 200.000 por año	S. 1.600.000
lo que deja de pagar por la línea de Durán	450.000
	<hr/>
	S. 2.050.000
y paga	2.520.000
	<hr/>
diferencia	S. 470.000

Si el desembolso fuera en efectivo cuya cifra puede considerarse como el costo de la reivindicación del derecho á la explotación por los 18 años que faltan para 1.907.

Hecho esto podía decirse que el Gobierno era dueño de la línea para entregarla en explotación á la Compañía Europea por los 50 años de que versa el contrato propuesto.

Esta operación tiene mucha analogía con la celebrada por Guatemala con el Sr. L. F. Cottu el 8 de Setiembre próximo pasado.

Guatemala ha contratado con el Sr. Cottu la construcción de 300 kilómetros de ferrocarril y para ello ha comprado los 116 kilómetros del ferrocarril del Norte ya construido habiendo pagado por ello \$ 3.750.000 oro ó sea al 40 0/100 S. 5.250.000 (de nuestra moneda) y por una extensión casi igual á la de Durán á Chimbo y la porción más que ha construido.

Como base de comprobación léase el contrato de Guatemala (anexo n° 7).

Siendo esta la primera operación de esta clase que se hace en el país, llamará á algunos la atención y no se la explicarán tan fácilmente.

Efectivamente dirán "El Gobierno [contrató la línea de Chimbo á Sibambe por

12 años de monopolio de sal y 22 años de explotación de la línea
y la línea de Durán á Yaguachi por
S. 450.000 pagaderos en nueve años á razón de
50.000 anuales y

20 años de explotación de la línea
el Gobierno ha pagado ya 4 años de sal é ilusoria-
mente se dice que esto le representa un desembolso
de S. 800.000." Y que además la C^a ha recibido
f. 9.000.000 con cuya plata debió concluir la línea
y no la ha concluido.

En primer lugar el monopolio de sal no ha
producido en ninguno de los 4 años los S. 200.000.
En 1888 apenas produjo de entrada bruta, poco
más de S. 175.000. Se dirá que el Gobierno nada
tendría que ver en esto ; pero ¿ cómo se puede exigir
que un contratista cumpla estrictamente en fecha
y todo si es mermado aunque involuntariamente por
su contratante? En el principio de la más estricta
justicia debía haber buena fe de ambas partes.
El Gobierno cedió su renta por una suma fija, suma
que no ha producido la renta; el Gobierno procedió
con entera buena fe y el contratista lo mismo.
Ambos creyeron en el producido ; pero luego se
convencieron que estaban engañados.

¿ Hay forma de reparar la equivocación ? De-
bía haberla por lo menos.

En segundo lugar la Compañía no reci-
bió f. 9.000.000, pues la emisión se contrató con
un Sindicato en París, á 71½ 0/0 produciendo por
tanto f. 6.435.000. Este empréstito lo garantizó la
C^a con su concesión, la renta de sal y los S. 50.000
anuales que durante 9 años debía recibir del Go-
bierno.

En tercer lugar, aunque está quizás fuera
del caso, no sería demás averiguar cuánto ha cos-
tado la línea de Durán, que está contratada en

S. 450.000 pues según tenemos entendido cuesta casi el doble y al recibir esto el Gobierno, recibiera un valor real de una suma que la haría desaparecer casi la diferencia entre lo que da y recibe al amortizar la emisión de la Compañía.

Esta pequeña disertación nos hemos permitido hacerla, para hacer ver que aparte de las conveniencias, hay motivos de justicia al hacer la amortización. Desde que la Cía. se comprometió en una obra de interés nacional bajo un falso supuesto, el mismo país está en la obligación de ayudarla á cumplir, aunque no directamente; pues no continuaría ella, pero sí de la manera que lo hace, máxime cuando no hay ningún interés en contrario ni perjuicio en hacerlo.

LA ENTREGA DE £ 478.336 EN EFECTIVO al Gobierno.

Hemos visto ya cómo se distribuye el Empréstito de £ 2.000.000 y para mayor claridad lo repetiremos:

De la emisión de £ 2.000.000 se destina £ 364.800 en Bonos para los Tenedores de Bonos de la antigua deuda y en parte del pago de su extinción. Quedan £ 1.635.200 en Bonos de Valor Nominal, los cuales paga el Sindicato al precio de 68 0/10 (*) que produciría en efectivo £ 1.111.936 destinándose

1.º á pagar en efectivo á los
Tenedores de la antigua

(*) El Presidente Sr. Flores, esperaba á los Bonos 6 0/10 que propuso emitir en 1875 para la Comisión el 67 0/10

deuda—el saldo	}	£ 273.600
de la conversión		
2.º á recoger la emisión del ferrocarril £9.000.000		£ 300.000
		<hr/>
		£ 633.600
á favor del Gobierno		478.336
		<hr/>
		£ 1.111.936
		<hr/>

De estas £ 478.336, el Gobierno debe pagar 50.000 por comisión al Consejo de Tenedores de Bonos quedándole £ 428.336.

De esta suma deposita £63,000 para el pago del primer cupón semestral, restándole por tanto £ 365.336 en dinero efectivo.

Antes de pasar más adelante queremos explicar el pago de las £ 50.000 al Consejo de Tenedores de Bonos.

Es hasta estatuario en dicho Consejo el cobro á cada Gobierno, de una comisión en el arreglo de sus deudas y es con esta renta que subsiste este Cuerpo Colectivo.

Ningún Gobierno lo ha rechazado y puede verse lo que han pagado los siguientes:

Paraguay pagó £ 97.300 en 1886 por £ 782.700 de conversión.

Guatemala pagó „ 107.283 „ 1888 „ „ 815.367 de conversión

y así todos los otros países.

El depósito de las £ 63.000 para el pago del primer cupón, es sólo un anticipo, pues en el primer año eso menos tendrá que pagar el Gobierno por el servicio y por consiguiente, podrá disponer de igual suma de su presupuesto.

Las £ 365.336 que quedan en definitivo en

efectivo significan (al 40 0/10) S. 2.557.352.

Con esta suma puede el Gobierno pagar la deuda de los Bancos de Guayaquil que será más ó menos S. 1.000.000 que devengan el 9 0/10 de interés anual quedándole por tanto un sobrante de S. 1.557.352, con cuya cantidad, podía extinguir totalmente su deuda flotante si quiere ó consolidándola, guardar esta suma como garantía á su Deuda Interna y como una reserva colocarla á interés en algún establecimiento bancario que le prestara las debidas garantías.

Finalmente no se vería el Gobierno embarazado con este dinero, teniendo tanto de importancia que acometer, y no haciéndolo hoy por falta de fondos.

Además de los S. 1.557,352, de sobrante tenía derecho á disponer de £ 63,000 ó sea S. 441,000 en su presupuesto del año siguiente que podría también agregar á su reserva, formando en junto entre las dos partidas.

S. 1.998,352

Hasta aquí quedan explicadas las tres partidas del proyecto de conversión.

Veamos ahora la

PROPUESTA DE CONSTRUCCION DEL Ferrocarril á la Capital.

El Conde d' Oksza se compromete á formar una Cía. con £ 800,000 de capital. (m7m S. 6.000,000) y propone:

1º Sustituyéndose en las obligaciones de la actual Compañía del ferrocarril; concluir la línea á Sibambe.

2º Construir la línea de Sibambe á Quito ó más acá 300 kilómetros á partir de Sibambe.

3º Construir dos muelles de fierro, uno en Guayaquil y otro en Durán.

4º Tener terminada la línea seis años después de contratada

5º Entregar muelles y ferrocarril en propiedad á los 50 años después de firmado el contrato.

6º A renunciar al monopolio de sal y los S. 450.000 de la línea de Durán.

No vamos á tratar de las conveniencias que reportaría al país el ferrocarril á la Capital, pues es tan ansiado su resultado, tan conocido que sería necio repetirlo.

Nos limitaremos, por tanto, á la parte que tiene relación con el presupuesto fiscal ó en una palabra su costo para el Gobierno.

El contratista ó diremos mejor la Compañía, cuyo capital £ 800,000 y los establecimientos que la forman son una garantía al país, pide en todo compensación que el Gobierno emita y le entregue £ 2.000,000 en Bonos 6 0/0 á 50 años y que el Gobierno garantice el servicio es decir el 6³/₄ 0/0 anual, tan luego como el *ferrocarril llegue y trafique á la Capital.*

Durante el tiempo de la construcción la Compañía paga la anualidad. No hay pues desembolso alguno para el Gobierno.

Concluida la línea y funcionado ya el ferrocarril, comenzaría la garantía del Gobierno que sería por 44 años,—y para la cual se aplicaría el producto del mismo ferrocarril.

El punto importante es averiguar si el ferrocarril á la Capital produciría lo suficiente para servir los £ 2.000,000.

Tenemos la pretensión de creer que sí; vamos á procurar demostrarlo.

Se estima hoy el tráfico entre el interior y la costa en 28 á 30,000 toneladas entre ida y vuelta. No sería una fantasía suponer que abierto el tráfico por ferrocarril, aumentaría á 40,000 puesto

que del interior, no más, podía exportarse más de 10,000 toneladas de productos que hoy no pueden ni cosecharse. Sentado esto puede calcularse un flete medio de £ 5 la tonelada, (m/m por 470 kilómetros) que equivaldría á S. 1. 75 el quintal.

Siendo así 40,000 toneladas produciría £ 200,000 y como se estima como producto neto la $\frac{1}{2}$ del producto bruto, tendríamos ya £ 100,000. El completo de £ 26,900 lo daría sobradamente el tráfico de pasajeros, pues suponiendo no más un promedio de £ 2 (ó sea S. 14) por persona, no sería tampoco fantástico suponer que viajaran por lo menos 13.450 pasajeros al año.

A nuestro juicio pues el ferrocarril puede perfectamante producir lo suficiente para cubrir la garantía.

Y esta idea de garantía no es nueva S. E. el Sr. Flores ya indicaba en su carta al Ministro "que podría garantizarse hasta el 6 0/0 "de interés por cierto número de años, v. g. 44 sobre el capital que se invierta en el ferrocarril" con la sola diferencia que aquí no se exige garantía sobre el capital que se invertiría (que son £ 800,000 de la Cía. y £ 2.000,000 de la emisión = £ 2.800,000) sino sobre una porción de él (las £ 2.000,000 tan sólo).

La Compañía no pide garantía de interés sobre su capital. Indudablemente no pensará que no le produzca, y esto nos cerciora más en la idea que el ferrocarril no sólo produciría lo suficiente para la garantía de los £ 2.000,000 sino que produciría algo más, con lo cual pensaría la Compañía cubrir el interés s/ sus £ 800,000.

Esta forma de contrato presta al Gobierno la mejor garantía desde que él á nada se compromete sino concluido que sea el ferrocarril. Está naturalmente en el interés de la Compañía con-

cluir cuanto antes, pues así pagará ella menos tiempo el interés.

No faltan personas que crean que el ferrocarril llegado á la Capital sería improductivo y lo aceptan como un elemento de progreso tan sólo.—Dudan del desarrollo del interior considerándolo demasiado rápido por la presencia del camino en pocos años.—Si de la noche á la mañana hubiera ferrocarril, indudablemente que sería imposible acrecentar el comercio, industria y agricultura como por encanto; pero en seis años, avanzando é internándose poco á poco, igualmente iría avanzando cada comarca y preparándose para su turno.

Hay un punto que nos permitimos hacer resaltar.—La tendencia general de la opinión en el país, en materia de ferrocarriles es de desconfianza, fundada en las continuas decepciones.—Muchas veces se han presentado individuos á proponer contratos con el objeto de después de obtenerlos, procurar negociarlos ó abandonarlos si no conseguían esto.—Este procedimiento aun cuando no puede titularse como una picardía, ni una farsa, pues el contratista podía tener la firme intención de cumplir y no hacerlo por no contar ni poder obtener los recursos necesarios, carecía de la seriedad que debe tener toda proposición y contrato que se celebre con un Estado.

En el caso presente y tanto la calidad de los establecimientos que forman el Sindicato, como las garantías que de ello y del contrato se desprenden, el país puede muy bien tener la certeza que si las condiciones que se le presenta pueden ser convenientes ó inconvenientes, materia de apreciación, es una propuesta seria, que no tiende á asegurar un contrato para después buscar el capital, sino el capital que busca inversión por medio de un contrato.

RESUMEN.

La operación se reduce pues á dos emisiones de £ 2.000,000.

La una que puede llamarse de conversión servida por el Gobierno.

La otra de Obras Públicas, para la obra del ferrocarril, servida por la Compañía durante la construcción y garantizada después por el Gobierno con los mismos productos del ferrocarril.

Nos concretaremos á la primera pues la segunda no significa desde luego desembolso alguno al Gobierno.

La anualidad que debe pagar el Estado Nacional es de $6^3 \cdot 4^5 0\%$ sobre £ 2.000,000 ó sea £ 126,900 (que al $40 0\%$) ó S. 888,300.

Descompongamos esta cifra por las aplicaciones de los Bonos.

Se entrega por	Bonos.
para la conversión en Bonos	£ 364,800
en efectivo £ 273.600	
	ó sea al $68 0\%$ „ 402,352,18
para el pago de los f. 9.000,000	
£ 360,000 al $68 0\%$ „	529,411,15
para el efectivo	
del Gobierno £ 478,336 al $68 0\%$ „	703,435
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	£ 2.000,000
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>

La anualidad de £ 126,900 puede subdividirse así :

Corresponde por la parte de emisión para la extinción de la deuda antigua. £ 48,675,17 ó al 0% = S. 340,730,95

Corresponde por la parte de la emisión para amortizar la emisión del ferrocarril. £ 33,491,3 ó al 40 0/0 = S. 235,138,05

Corresponde por la parte de efectivo al Gobierno. „ 44,633,0 ó „ „ 312,431

£ 126,900, „ ó al 40 0/0 = S. 888,300

Representa pues un desembolso anual de S. 888,300

Ahora bien comparemos con lo que paga hoy:

La renta de sal á la Cía. de Fc. S. 200,000
para la línea de Durán á Yaguachi. S. 50,000

S. 250,000

á los Bancos de Guayaquil,
por intereses al año, lo menos. „ 150,000

son S. 400,000

El arreglo de la deuda, en los términos que se consideran los mejores, los de 1875 por ejemplo exigiría por lo menos £ 46,512 = ó sea S. 325,584

y los S. 1.998,352, que quedarían en efecvo., después de pagar la dda. de los Bancos, por lo menos 126,795,43 452,379,43
significan una anualidad de 6^{3 4 5} ó sea S. 852,379,43

La diferencia es insignificante.

En cuanto al presupuesto nacional, *no queda absolutamente afectado en un centavo más.*

La partida 11ª de la sección 2ª destina anualmente á “Deuda Pública.” S. 720,000 que indudablemente se aplican en la actualidad á cubrir los intereses y préstamos de año á año. Pagándose con la plata que recibe todo lo que se debe, ya no habría más que pagar. Quedaría por tanto la partida intacta.

Además la partida 8ª de la sección 1ª destina á “Obras Públicas.” S. 689,000 en cuya cantidad están comprendidas para el ferrocarril S. 250,000 (arts. 20 y 30) que ya no se pagarían.

Tenemos entonces
á pagar por el contrato S. 888,300
y partidas del presupuesto á disponer
de la partida 8ª sección 1ª S. 250,000
„ 11 „ 2ª „ 720,000 „ 970,000

Saldo á favor del actual “Egreso.” S. 81,700

Lejos pues de aumentarse el presupuesto, se disminuye por este contrato en *ochenta y un mil setecientos sucres.*

Es de esperarse que con el desenvolvimiento que se efectuará en el país de sus riquezas con la vía de comunicación, lejos de disminuirse las rentas nacionales, se acrecentarán pues, aumentará con la nueva producción, el incremento de la industria y comercio y la inmigración de capital extranjero, la masa imponible.

Esto es tan fácil de comprender que no ha menester explicarlo más.

El país entero juzgará el contrato que se le ha propuesto, y podrá apreciar si le es ó no conveniente.

Antes de terminar permítasenos una última observación.

Hasta aquí vamos probando que, por el contrato propuesto, no sólo no se aumenta el presupuesto de Egresos de la Nación, sino que más bien hay la no despreciable economía de S. 81,700.

Veamos, ahora, si esto está sujeto á alguna modificación más ventajosa al país, aun en lo futuro.

Hoy contrataría el país Empréstito al interés de 6 0/0 para amortizarse en 50 años mediante la fracción adicional de 0.345 0/0. Pero esto no quiere decir que habrá de pagarse durante los 50 años la misma anualidad de £ 126,900. Cinco, seis ó aun diez años después de la emisión, servida que sea con toda regularidad y cimentado el crédito público bajo sólidas bases, el Gobierno puede obtener de los mismos capitalistas ó de otros dinero en condiciones mucho más ventajosas v. g. al 4 ó 4½ 0/0 significando entonces una anualidad de más ó menos £ 90,000 ó £ 100,000, amortizarse con este dinero el Empréstito de hoy y hacer por tanto una economía anual de £ 36,900 ó £ 26,900 (S. 258,300 ó S. 188,300).

Esta es la historia de todos los países. Costa Rica que emitió sus primeros empréstitos al 6 0/0 y 7 0/0, convirtió en 1886 al 5 0/0.

Paraguay al 8 0/0 convirtió en 1886 del 2 al 4 0/0 Guatemala al 5 0/0 y 6 0/0 convirtió en 1888 al 4 0/0 Chile que contrató al 5 0/0 y 6 0/0 lanzó hace poco con notable éxito una emisión al 4½ 0/0 y otro tanto sucede con la República Argentina.

No tenemos porque no esperar idéntico resultado.

Si después de 10 años, por ejemplo, el país convirtiera esta deuda al 4 0/0 ó 4½ 0/0 podrán pagando la misma cifra anual, reducir el número de años á 28 en vez de 40 más ó dejando correr el

mismo número de años reducir la anualidad en la cifra que más ó menos dejamos ya apuntada.

El tipo de emisión propuesto está muy dentro de los límites de lo que el Excmo. Sr. Flores ideó en 1875 y aun algo mejor (1 0/0 más). Siendo la palabra de él la más autorizada en el país sobre la materia, no hay consideración alguna mejor que estampar. La Compañía del Ferrocarril obtuvo 71½ 0/0 pero por un empréstito muy pequeño y á muy corto plazo.

Terminaremos deseando que este ligero estudio sobre los contratos pueda servir de alguna luz al negociado, que si hoy se ha dejado á un lado por la deficiencia de alguna ley que haya estorbado al Poder Ejecutivo, se tratará indudablemente en el Congreso próximo.

De aquí á entonces, campo tienen las personas competentes para discutirlo y estudiarlo á su vez prolijamente y ver las verdaderas conveniencias del país.

Quito, Octubre 20 de 1889.

Vicente Gonzáles Bazo.

ANEXOS.

ANEXO N.º 1.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

DEL ECUADOR.

DECRETA :

Art. 1.º El Poder Ejecutivo invitará al Consejo de tenedores de bonos extranjeros para que constituya, en esta Capital, un comisionado con plenos poderes; á fin de ajustar un arreglo relativo á la amortización de dicha deuda.

Art. 2.º La Junta de Crédito Público se entenderá con el comisionado del referido Consejo, y celebrará un contrato *ad referendum*, procurando obtener las mayores ventajas para la Nación.

Art. 3.º El contrato que se celebre se someterá á la aprobación del Congreso, sin cuyo requisito no tendrá valor alguno.

Dado en Quito, Capital de la República, á diez de setiembre de mil ochocientos ochenta y ocho.

El Presidente del Senado, *Agustín Guerrero*.—El Presidente de la Cámara de Diputados, *Federico Rivera*.—El Secretario del Senado, *Manuel M. Pólit*.—El Secretario de la Cámara de Diputados, *Vicente Pallares Peñafiel*.

Palacio de Gobierno en Quito, á 13 de setiembre de 1888.—Ejecútese.—A. FLORES.

El Ministro de Hacienda, *Gabriel Jesús Núñez*.

ANEXO N.º 2.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda —Quito, 2 de enero de 1889.

Sr. Presidente del Comité de Tenedores de Bonos.

En cumplimiento del decreto legislativo adjunto (Anexo N.º 1.º) tengo la honra de dirigirme á U. por orden de S. E. el Presidente Flores á fin de que, si lo tiene á bien, envíe

un comisionado para los fines que expresa el mencionado decreto, cuyo origen y antecedentes, se servirá U. hallar en los documentos adjuntos: el discurso inaugural del 17 de agosto en que S. E. el Jefe del Estado, de conformidad con su programa de 1875, pidió el restablecimiento de nuestro crédito público mediante el arreglo de nuestra deuda extranjera (Anexo N.º 2º) el mensaje especial de S. E. sobre el mismo objeto (Anexo N.º 3º)

Debo llamar la atención de U. sobre la parte del decreto del 13 de setiembre de este año, que dispone que el arreglo que se celebre con UU. debe ser sometido á la aprobación del Congreso, y añadir que éste, según la Constitución, no se verificará sino el 10 de junio de 1890, á menos que el Ejecutivo lo convocase antes para sesiones extraordinarias, lo cual costaría al Erario una erogación considerable, que el Gobierno desearía evitar por su actual escasez de recursos.

A fin de que UU. conozcan las ideas del Excmo. Sr. Presidente Flores sobre las bases de un arreglo acompaño la carta que se ha servido dirigirme (Anexo N.º 4º)

Dios guarde á U.—*J. T. Noboa.*

ANEXO N.º 3.

H. Sr. Dr. D. José Toribio Noboa,

Ministro de Hacienda del Ecuador.

Presente.

Quito, diciembre 20 de 1888.

Mi querido Ministro Sr. Noboa.

Como en los dos meses transcurridos desde la llegada de U. á esta Capital y consiguiente posesión del Ministerio, hemos tenido que ocuparnos de preferencia en los asuntos más urgentes, y no lo era, ciertamente, el de la deuda extranjera, puesto que, conforme á lo indicado en mi Mensaje al Congreso, cualquier proyecto de arreglo que se acordare con el representante de los tenedores de bonos debía ser sometido á la próxima Legislatura, cuya reunión ordinaria tendrá lugar el 10 de junio de 1890; no me he apresurado á

llamar su atención sobre este importante negociado. Mas ahora que la Legación Británica en esta Capital y el Consulado de S. M. en Guayaquil, preguntan á nombre del Consejo de Tenedores de dichos Bonos, si se les ha dirigido la invitación prescrita en el decreto legislativo del 13 de setiembre de 1888, me apresuro á ordenar dicha invitación y á exponer mis ideas sobre un arreglo.

Desde luego hallará U. en mi voluminosa correspondencia fiscal de Londres, de los años 1874 y 1875, cuáles han sido las bases de negociación que propuse al Consejo y cuáles los resultados obtenidos. En ella verá U. igualmente que en vez del pago de $16\frac{2}{3}$ 0/0 tanto del capital de la deuda como de los intereses devengados desde la suspensión de los pagos en 1868, que era la propuesta del Gobierno para la conversión y consolidación de nuestra deuda, propuse un plan más sencillo y sobre todo más conveniente para el crédito de la República. Consistía éste en pedir la condonación de la deuda pasiva y en aumentar proporcionalmente el guarismo de $16\frac{2}{3}$ 0/0 que el Gobierno ofrecía por la deuda activa, á fin de, sin pagar mayor suma que la ofrecida, no aparecer pagando menos que Colombia, quien habia reconocido en aquella época el 30 0/0 del capital de su deuda, bien que posteriormente no ha podido cumplir su compromiso, por lo que se halla ahora en el mismo caso que el Ecuador. Este plan fué acogido por el Presidente del Consejo de tenedores de bonos extranjeros, Mr. Y. Gerstenberg, como lo comuniqué en mis notas número 9 y 21, datadas respectivamente en Londres el 16 de octubre de 1874 y 14 y 26 de enero de 1875; y resumidas ambas en la de 1º de mayo de 75. Por este planse conseguia:

1º reducir el capital de la deuda de 9.120,000 al 30 0/0 nominal—\$ 2.736,000 en bonos 6 0/0--ó sea 20 0/0 efectivo--\$ 1.833.100 en virtud del descuento del 33 0/0 fijado por el mismo Gobierno para sus bonos y suponiéndoles la correspondiente cotización del 67 0/0, que, de seguro, hubieran estado muy lejos de alcanzar:

2º la condonación de los intereses vencidos desde 1868 hasta 1875, 1.094,400 fuertes en los 12 años transcurridos computando dichos intereses sólo al infimo tipo del 1 0/0 anual, aunque el contrato daba derecho hasta al 6 0/0 según el crecimiento gradual de las aduanas, cuyo producto (exceptuando el de Manabí) estaba cedido á los acreedores sin más limites que el citado interés del 6 0/0; y

3º la extinción de la deuda en 21 años con sólo el $2\frac{1}{2}$ 0/0 de fondo de amortización acumulativo y proporcional: todo sin ningún aumento, y aún con disminución de los intereses

pactados en el convenio del 6 de noviembre de 1854 y que rigió hasta 1868.

Esta reducción al 30 0/0 no fué aceptada por el Gobierno del Sr. García Moreno (aunque era lo mismo que había ofrecido en diferentes términos) y propuso únicamente el 25 0/0 del capital, y la condonación de intereses, con lo que terminó la negociación.

Ahora bien: como U. sabe que Colombia no ha podido pagar los intereses del 4½ sobre el 30 0/0 á que se redujo el capital de su deuda, tiene U. este dato para procurar obtener tipos inferiores. Por mi parte, creo que en las actuales circunstancias del Ecuador cualquier arreglo debe tener por base lo siguiente:

1º que el interés no exceda del 2 0/0 anual sobre el capital nominal que se reconozca, aunque, como en la última convención de Méjico, podría aumentarse gradualmente hasta el 3, si fuere indispensable:

2º que este pago se haga en bonos de la nueva emisión en que se convierta la anterior deuda:

3º que para los intereses de los dos primeros años, se emita y reserve la cantidad equivalente á los cuatro primeros dividendos, á fin de dejar intactas las rentas fiscales por dichos dos primeros años:

4º que se procure emitir igualmente la cantidad que estimen necesaria los ingenieros para la conclusión del ferrocarril del Sur y para buenos caminos de herradura, entre Chuquipoguio y uno de los afluentes del Guayas, por una parte, y por otra, entre Otavalo y el Pailón, así como sendos ramales de la carretera al Sur hasta Loja, y al Norte hasta Tulcán:

5º que cualquiera dificultad que se sucite sobre el contrato sea resuelto por un árbitro único, gobierno ó individuo particular, sin que sea lícito de parte de los acreedores acudir á la vía diplomática, sino en caso de que se rechazara por nuestro Gobierno el nombramiento de dicho árbitro; y

6.º que el proyecto de contrato se publique en Londres, París y Berlín por los 90 días que exige el art. 56 de nuestra Ley de Crédito Público, á fin de que si hay quien ofrezca mejores términos para la conversión de nuestra deuda, tenga la preferencia, conforme á dicha ley.

Además de estas bases principales, debemos tratar de reducir el capital de la deuda al *minimum*, y ofrecer en compensación tierras baldías, inclusive las de Galápagos, por cuyo precio podran ser admisibles los bonos á la par, pero resguardando siempre la soberanía nacional.

También en cambio de la rebaja del capital se puede

ofrecer el actual ferrocarril con una concesión aunque fuese por los 66 años del contrato Donoughmore, propuesto actualmente por los tenedores de bonos al Perú, ó bien un tanto por ciento de su producto neto aplicable á la amortización del capital á la par. Sin perjuicio de una y otra estipulación, lo que sería decisivo para el progreso de un país esencialmente agrícola como el nuestro, es pactar en el mismo arreglo de la deuda, la creación con capitales europeos de un Banco sobre la base del Crédit Foncier de Francia, que permita la movilización de los productos de nuestro fértil suelo hasta ahora sin cultivo en su mayor parte, principalmente por falta de un grande establecimiento de crédito hipotecario para toda la República.

Es evidente que con el déficit de S. 126,474,07 que arroja nuestro actual presupuesto, déficit que se aumentará el año entrante con la abolición del diezmo y la consiguiente privación del medio millón de sucres en que está calculado su producto anual para el Gobierno, éste no podría afectar al pago de la deuda la más mínima parte de la renta actual de la aduana, sin privarse del único medio de subsistencia que le queda. De consiguiente, no sería razonable comprometerse á nada sino sobre la base:

1ª del aumento eventual de dicha renta aduanera; y

2ª de la renta de sal, concluido que sea el contrato Kelly. Pero como para lo último habría que abandonar la construcción del ferrocarril, no queda otro recurso que emitir bonos adicionales para la conversión de la deuda hasta el monto de los intereses y fondo de amortización que alcancen á pagarse con la renta de la misma sal, la cual vendría á capitalizarse por medio de los nuevos bonos, parte de los cuales sería para el canje con los antiguos y parte para la conclusión del ferrocarril, destinado únicamente al servicio de la deuda. Sería, pues, la emisión adicional un empréstito ferrocarrilero garantido por el ferrocarril y por la renta de sales. Podría también afectarse á su amortización todo lo que exceda de la actual renta aduanera de 2,000,000 de pesos, así como cualquier género de riqueza que se descubra en el país, y todas las tierras baldías disponibles en nuestro continente é islas. Sin esta emisión adicional, no veo con la mejor voluntad, qué podamos hacer para el restablecimiento de los pagos de la deuda extranjera en la actual aflictiva situación fiscal, en que subsistimos, sólo merced al empréstito de S. 150,000 que nos suministra mensualmente el Banco del Ecuador. Asimismo no puede ocultarse á nuestros acreedores que, si no tenemos aumento de rentas, cualquier arreglo que se haga será ilusorio y correrá la

enerte que han corrido todos los arreglos de deudas hispano-americanas, las cuales han sido seguidas temprano ó tarde, con excepción de los de Chile y la República Argentina, de la inevitable suspensión de pagos, habiendo República como Méjico, que se ha visto en la necesidad de recurrir á esa medida extrema siete veces consecutivas.

Para interesar á nuestros acreedores en el citado aumento se podría destinar una parte de éste al fondo de amortización á la par, por suerte, que es el sistema generalmente adoptado en Europa y América.

Si los tenedores de bonos consintieran en cancelar de una vez la deuda consolidada mediante la cesión del ferrocarril y la renta de sales por un número determinado de años, sería en mi concepto el arreglo más sencillo y ventajoso para entrambas partes, siempre que los acreedores se comprometieran á concluir dentro de término fijo hasta la altiplanicie de los Andes, ora el mismo ferrocarril, ora otro, que juzgaren más hacedero desde las márgenes del Guayas ó de uno de sus afluentes. Al efecto podría garantizarse hasta el 6 0/0 de interés por cierto número de años, v. g. 44, sobre el capital que se invierta en el ferrocarril como lo hizo el Uruguay (que garantizó el 7 0/0) el año antepasado para su ferrocarril central; garantía que se haría extensiva á toda la emisión adicional destinada á vías de comunicación. Así los nuevos bonos deberían dividirse en dos series: unos de mera conversión y otros de "Obras públicas." Para la garantía, el tipo de treinta mil sucres por kilómetro, fijado en el contrato vigente para el ferrocarril de Chone, puede servir de base. El paso previo sería naturalmente el estudio de la línea, ó de otra mejor por una comisión de ingenieros de la confianza de los contratistas, á quienes el Gobierno, caso de no haber contrato, pagaría el importe de lo gastado haciendo suyo los planos y presupuesto. En caso de semejante arreglo, y para darle todas las seguridades imaginables, juzgo que no deberíamos vacilar en celebrar un convenio internacional como el de Makintosh, único, valga la verdad, que ha sido cumplido aquí y en otras partes, merced á ese carácter internacional.

Y esto me lleva á hablar de las garantías. Respecto á este punto esencial, siempre he sostenido en mi correspondencia rentística desde ahora un cuarto de siglo, que no es desdorado y sí muy conveniente dar cuantas seguridades se pidan, por aquello de que "al buen pagador no le duelen prendas." Cuando se vea la religiosidad y el espíritu levantado con que cumplimos nuestros compromisos, no necesitaremos dar hipotecas ó seguridad alguna, como no lo

necesitan Chile ni la República Argentina, y podremos decir con el orgullo de los antiguos castellanos "mi palabra es prenda de oro." La historia rentística, que nosotros hemos olvidado, pero que, por desgracia, recuerdan perfectamente nuestros acreedores y pregonan cada día las tablas del Stock Exchange de Londres, no justificaría tamaña arrogancia, y tenemos que someternos á las exigencias de nuestros acreedores, hijas de una desconfianza demasiado legítima, por doloroso que nos sea el confesarlo. El hombre de Estado que oculta á sus conciudadanos, por la aureola de efimeros aplausos, verdades amargas pero indispensables, asume ante Dios y la Patria la responsabilidad de las irreparables desgracias que sobrevienen infaliblemente, temprano ó tarde, cuando á un pueblo le alimentan de ilusiones engañosas los que lo gobiernan.

Debe tenerse presente que, cuanto mayores garantías demos á nuestros acreedores, más subirá la cotización de nuestros bonos, y por consiguiente, menor será el rédito que paguemos por los de la emisión adicional ó sea del nuevo empréstito. Así nuestros intereses vendrían á mancomunarse con los de nuestros acreedores, y cuando ellos y nuestros compatriotas se convenzan de la necesidad de esa mancomunidad para nuestro mutuo bien, se cimentará nuestro crédito, y adelantaremos rápidamente en la vía de la civilización.

Se me observará talvez, y no sin fundamento, por las personas versadas en nuestros asuntos de Hacienda, que yo mismo he sostenido en mi correspondencia del ramo la necesidad de restablecer primero el crédito antes de acudir á él por medio de nuevas emisiones, y que en virtud de esta demostración logré disuadir al Gobierno del Sr. García Moreno, de la doble operación de que me encargó en Europa por 1874 y 1875, y que entonces llamé contradictoria. La objeción es seria, y por lo que á mí atañe debo decir que no he variado de parecer; pero, por una parte, la forma diferente en que propongo la combinación, y por otra, la calidad de las garantías, pueden justificar la tentativa, que en verdad es una innovación atrevida; pero nada se pierde con ensayarla. Convengo en que lo correcto sería seguir el ejemplo de todos los demás Estados, y comenzar por restablecer el crédito y crear mercado para nuestras obligaciones, á fin de emitir después otras. Méjico, con el asombroso éxito que ha tenido su empréstito de 18 millones y medio de pesos, negociado en Berlín con el banquero Bleichroeder á tipos muy ventajosos (78 $\frac{1}{2}$ 0/0 de emisión, 6 0/0 de interés y $\frac{1}{2}$ 0/0 de fondo de amortización) y cubierto, si no me es



infiel la memoria, unas diez y ocho veces, ofrece el más reciente ejemplo de la vía que hay que seguir; pero nuestras circunstancias son tan excepcionales que autorizan también un recurso excepcional. En efecto, basta recordar que se inaugura la presente Administración con el propósito de atender á un tiempo á dos necesidades urgentes: la primera, el restablecimiento del crédito público externo, de conformidad con mi programa de 1875, y la segunda la abolición del diezmo. Sería, por tanto, imposible sin aquella combinación reasumir los pagos de la deuda externa en circunstancias en que el Gobierno va á verse privado, por primera vez, de la octava parte de sus ingresos (pues si se logra ó no reemplazarla, es todavía problemático) y que á este desfaldo de medio millón de pesos fuertes hay que añadir el de los S. 200,000 del ramo de las sales aplicado al ferrocarril del Sur, el de 50,000 destinados al ferrocarril de Machala, y el producto de las aduanas de Manta y Bahía, que pueden calcularse en más de S. 65,000 (1) y que está afectado al ferrocarril de Chone. Esto es un desfaldo de cerca de la 4ª parte de nuestras rentas, las cuales, aun montando á los \$ 4.252,582 calculados en el presupuesto y suponiéndose que puedan limitarse los gastos á los \$ 4.379,67 cents. del mismo presupuesto, arrojan un déficit de 126,474,07 cents. (2)

Y si ahora hay este déficit ¿qué sería con el medio millón de suces anuales á lo menos que tendríamos que pagar actualmente á los acreedores ingleses, según el convenio Mocatta-Urvina, y eso por sólo intereses y sin amortizar un céntimo del capital? Esto no quiere decir que yo justifique la suspensión de pagos decretada en 1869. Mi opinión, buena ó mala, es la que se halla expresada en las páginas 123 y 124 del opúsculo "*Conversión de la deuda anglo-ecuatoriana*" (Quito, 1866) con las siguientes palabras:

[1] En los once meses de 1888—únicos guarismos que se tienen—, las rentas de las tres Aduanas de Manabí han producido S. 63.282,73.

[2] La cantidad de 126,474,07 es. que arroja la comparación de ingresos y egresos de la República es el minimum en el año más favorecido; y ascenderá á mayor suma si se toman en cuenta las que requiere el cumplimiento de múltiples decretos legislativos sobre caminos, instrucción pública, beneficencia y la que demanda en el presente año la extirpación de la amenazante plaga de langostas que ha invadido las provincias del Norte, para lo cual habiéndose votado por el Congreso S. 8,000, se ha invertido hasta aquí el duplo y lleva camino de necesitarse el cuádruplo, según informes oficiales de las autoridades de Imbabura.

“Mientras se consigan las reformas indicadas” (las que señalé en el mismo folleto), “es indispensable cumplir lealmente el Convenio celebrado. Nada sería más funesto al crédito de la Nación, nada más perjudicial á sus intereses que la violación de la fe pública.”

En cuanto á la comisión de conversión que en el Convenio del 6 de noviembre de 1854 fué de $7 \frac{1}{2}$ 0/0, ó sea de S. 960,795 en bonos, valores nominales, equivalentes, según mi cálculo á S. 162,690 efectivos, moneda inglesa, he demostrado en mi folleto “*Conversión de la deuda Anglo-ecuatoriana*” que fué inusitada y excesiva. Así no debe pasar de $2 \frac{1}{2}$ ó 3 0/0 sobre el capital efectivo.

Pronto siempre á asumir la responsabilidad de mis actos, he querido hacer esta exposición con mi firma, para que se aprecie en lo que valga. Por lo demás, ella no debe considerarse sino como una opinión particular y que en nada compromete al Gobierno.—Anexa encontrará U. mi nota oficial de Londres del 1º de mayo de 75, que resume los trabajos de la Comisión fiscal de aquella época.

Acepte U. la seguridad de mi distinguida consideración.

A. Flores.

ANEXO N.º 4. (a)

Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros 17 Morgate Street.

Londres, marzo 7 de 1889.

Señor:

Tengo la honra avisar recibo, por medio del Ministro de Relaciones Exteriores, de una carta fechada en 2 de enero de 1889 que V. E. me ha dirigido por orden del Excmo. Sr. Flores, invitando á este Consejo á enviar á Quito un Comisionado para negociar con el Gobierno de V. E. el arreglo de la deuda del Ecuador.

En contestación, agradezco á V. E. por haber puesto este particular en mi conocimiento y le comunico que en la

primera oportunidad lo manifestaré al Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros.

Tengo el honor etc. etc.

E. P. Bouviere.

Al Excmo. Sr. D. J. T. Noboa, Ministro de Finanzas de la República del Ecuador.—Quito.

ANEXO N° 4. (b)

Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros.

Londres, E. C. 22 de mayo de 1889.

Señor:—El 7 de marzo último, tuve el honor de acusar recibo de la carta de V. E. fechada en 2 de enero último, incluyendo, entre otros documentos, una extensa comunicación dirigida á V. E., al respecto de la deuda pública del Ecuador, por S. E. el Presidente Flores.

Estos papeles han sido plena y cuidadosamente considerados por el Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros, como también por los comisionados de Tenedores de Bonos del Ecuador; siéndome honroso el presidir en ambas juntas. Ellas son de opinión que, los términos del arreglo sugeridos por el Presidente en su carta á V. E., como las bases sobre las cuales pudiera llegarse á un arreglo permanente de la deuda en cuestión, son tales que no suministran esperanza alguna de obtener el consentimiento de los Tenedores de Bonos, ni tampoco fundamento alguno para esperar que si se enviase un comisionado, según lo pide V. E. en su carta, con el objeto de ajustar un arreglo, hubiese el más ligero indicio de llegar á una conclusión satisfactoria.

El Consejo ha observado con satisfacción la constante alza de las entradas aduaneras en Guayaquil, pero lamenta al mismo tiempo el advertir que el Presidente no hace mención alguna de los compromisos del Estado con relación á los acreedores, por lo que respecta á dichas aduanas; por el contrario, él asegura que el Gobierno está en incapacidad de señalar la más pequeña porción de dichos derechos á los acreedores del Estado, quienes están en el caso de tener derecho á una parte de ellos cuando excedan de cierta suma; á la cual se ha llegado desde hace algún tiempo.

El Consejo se empeñaría fuertemente en impresionar á S. E. con su fuerte convicción, de que el verdadero camino para restablecer la prosperidad del Ecuador, es el de volver á crear el crédito del Estado, haciendo los mayores esfuerzos para cumplir los compromisos de éste, con respecto á sus acreedores.

Los acreedores en este país no son exigentes, puesto que siempre han estado dispuestos á tomar en consideración las necesidades del Estado; los ejemplos de la Confederación Argentina, del Uruguay y más aún del Paraguay, satisfarian á S. E. tocante al verdadero método por el cual la prosperidad de un Estado puede ser mejor promovida, y sus recursos naturales mejor desenvueltos.

Tengo el honor de ser, Señor, de S. E. muy fiel servidor.

E. P. Bouverie, Presidente.

A S. E. el Sr. Don Toribio Noboa, Ministro de Finanzas de la República del Ecuador.—Quito.

ANEXO N.º 5.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, julio 24 de 1889.

Sr. Presidente del Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros.

Londres, E. C.

He tenido la honra de recibir el 10 del corriente la atenta contestación dada por U. el 22 de mayo, á mi carta oficial del 2 de enero del año que cursa.

Dice U. que en concepto del Comité los términos de arreglo sugeridos por S. E., el Sr. Presidente Flores, en su carta á mí, no ofrecen esperanzas de que se obtenga la aquiescencia de los Tenedores de Bonos ni la menor probabilidad de que se llegase á un ajuste, si se mandara un comisionado á Quito. En contestación debo recordar á U. que S. E. advirtió que expresaba sólo una opinión personal sobre las posibles bases de arreglo; que de ninguna manera quería ligar al Gobierno, el cual, desde luego debo manifestarle, no ve, por ahora, como podría someter al Congreso

términos diversos sin indicar al mismo tiempo el medio de llenar el considerable aumento de déficit que resultaría.

Nota U. que el Sr. Presidente no hace mérito de la obligación del Estado hacia los acreedores con respecto á las aduanas. Permítame hacerle observar á U. que este es un Gobierno constitucional: que el Ejecutivo no tiene la facultad de sobreponerse á las leyes del Congreso, una de las cuales, la de 30 de agosto de 1869, dispone lo que U. sabe muy bien con relación á esto. S. E. ha expresado terminantemente en su carta que no se halla de acuerdo con dicha ley; pero no puede dejar de cumplirla sin violar la Constitución.

Relativamente á las ventajas que U. expone del crédito, U. habrá visto en la carta de S. E. y en los documentos anexos desde cuanto tiempo él viene sosteniendo iguales principios, iguales verdades incuestionables y haciendo los mayores esfuerzos para la rehabilitación de nuestro crédito, lo cual forma el primer punto de su programa. Por desgracia, le ha tocado la época más azarosa en la historia rentística del Ecuador, pues tiene que resolver á un tiempo, y con déficit en el presupuesto, el problema de la amortización de la moneda feble y el de la extinción del diezmo. Así, sólo en fuerza de su vivísimo deseo de restablecer nuestro crédito, pudo él tomar la iniciativa ante el Congreso para la propuesta que les trasmití. S. E., el Sr. Presidente Flores, juzgó que era su deber, á fin de evitar desengaños y quejas, exponer desde luego honradamente, con el presupuesto en la mano y el cuadro fiscal de la República. Si U. se ha servido estudiar dicho cuadro, resumen fiel de nuestra situación rentística, verá U. que con las entradas actuales no alcanza á cubrirse los gastos de la Administración. Hasta la reunión del próximo Congreso, que será el 10 de Junio del año entrante, tienen UU. tiempo de meditar si les conviene aceptar ó no la invitación que les he hecho en virtud de un decreto del mismo Congreso, dictado á propuesta del Sr. Presidente Flores.

Para mejor inteligencia de lo que llevo dicho, remito á U. la Ley de Presupuestos que rige en el bienio actual de 1889 y 1890, así como el editorial del Diario Oficial en que se demuestra el déficit que tienen las Cajas fiscales de las provincias en que está políticamente dividida la República.

Sírvase U. aceptar las consideraciones de alto aprecio y estimación con que me repito de U. obsecuente S. S.

J. T. Noboa.

ANEXO N.º 6.

PRESUPUESTO FISCAL

1888—1890.

INGRESOS.

Contribución general.	S.	90,000	
„ sobre venta de bienes raíces.		75,000	
Diezmos (parte del Tesoro).		500,000	
Contribución sobre sueldos militares.		16,000	
Derecho de anotación y registro.		12,000	
Derechos de aduana.		3,000,000	
Impuesto al aguardiente.		154,000	
„ „ mangle.		410	

Estancos:

Sal.	S.	200,000	
Pólvora.		24,000	
Timbres fijos y movibles.		114,000	338,000
		<hr/>	
Correos y Telégrafos.			50,000

Bienes nacionales:

Publicaciones oficiales.	S.	1,500	
Terrenos baldíos.		5,000	
Eventuales.—Tiendas en Guayaquil.		1,600	8,100
		<hr/>	
Multas judiciales y administrativas.			1,000
Alcance de cuentas.			8,000
Réditos sobre capitales á censo.			72
			<hr/>
	S.		4.252,582
			<hr/>

EGRESOS.

1ª

Cap.	1.	Poder Legislativo.	S.	50,180
„	2.	„ Ejecutivo.		16,944
„	3.	Minist. del Interior y R. Exters.		10,320
„	4.	Gobernaciones.		52,106,80
„	5.	Ministros y Agentes Diplomáticos.		
„	6-7	Policia y Cárceles.		208,671
„	8.	Obras publicas.		689,000
„	9.	Instrucción pública.		448,030,67
„	10.	Culto y Beneficencia.		242,080
„	11.	Imprenta Nacional.		20,920
				<hr/>
			S.	1.738,252,47

2ª

Cap.	1.	Ministro de Hacienda.	S.	12,120
„	2.	Tribunal de Cuentas.		16,900,80
„	3.	Tesorerías.		42,220,40
„	4.	Aduanas.		46,861,60
„	5.	Faros.		10,800
„	6.	Correos.		68,038,80
„	7.	Telégrafos.		30,000
„	8.	Colecturías.		7,020
„	9.	Resguardos.		72,264
„	10.	Gastos varios.		50,000
				<hr/>
			S.	356,225,60
„	11.	Deuda Pública.		720,000
				<hr/>
			S.	1.076,225,60

3ª

Cap.	1.	Ministerio de Guerra y Marina.	S.	13,121
„	2.	Comandancias generales.		19,240
„	3.	Comandancias de Armas.		9,000
„	4.	Ejército y Marina.		836,958
„	5.	Retirados.		48,000
„	6.	Inválidos.		35,000
„	7.	Montepios.		60,000
„	8.	Hospitales militares.		40,000
„	9.	Gastos militares.		200,000
				<hr/>
			S.	1.261,319

Cap.	1.	Poder Judicial.—Corte Suprema.	S.	23,879
„	2.	Archivos Judiciales.		3,003
„	3.	Cortes Superiores.		47,768
„	4.	Juzgados inferiores.		37,656
„	5.	Comisión Codificadora.		10,848
„	6.	Gastos Extraordinarios.		180,000
			S.	303,159

EN RESUMEN.

1.	Departamento de lo Interior y R. Exters.	S.	1.738,252,47
2.	Departamento de Hacienda.		1.076,225,60
3.	Departamento de Guerra y Marina.		1.261,319
4.	Poder Judicial.		303,159
	Total.	S.	4.378,956,07

ANEXO N° 7.

República de Guatemala.

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO.

Contrato celebrado con el señor Henri Louis Félix Cottu para la emisión de un empréstito de \$ 21.312,500 oro.

El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito público, debidamente autorizado por el señor Presidente, por una parte, y el señor don Henri Louis Félix Cottu por otra, han celebrado el contrato contenido en los artículos siguientes:

Artículo 1.

El Gobierno de Guatemala emitirá un empréstito de \$ 21.312.500 oro ó sean 106.562,500 francos, en bonos de S. 20 oro ó cien francos cada uno, con facultad de aumentar el valor de estos bonos hasta \$ 200 oro ó 1.000 francos. Los bonos emitidos devengarán el interés de 6 0/0 al año y serán amortizados en el término de 45 años á razón de $\frac{1}{2}$ 0/0 anual además del interés.

Artículo 2.

El señor don Henri Louis Félix Cottu toma desde luego y de una manera formal el referido empréstito al 80 0/100 neto, oro y su valor lo pagará en los términos que á continuación se expresa:

Quince días después de la emisión de este empréstito en Europa el señor Cottu entregará al Representante de Guatemala en París ó al Banco que el Gobierno designe en Londres ó París, la suma de \$ 7.050,000 oro ó sean 35.250,000 francos que se dividirán como sigue:

1.º — Dos millones de pesos oro ó sean 10.000,000 de francos á la orden del Gobierno, para mejorar la situación económica y financiera del país.

2.º — \$ 3.750,000 oro ó sean 18.750,000 francos para el pago de los bonos y acciones del Ferrocarril Central de Guatemala, en conformidad con las condiciones del contrato respectivo.

3.º — \$ 1.300,000 oro ó sean 6.500,000 francos que el Gobierno mantendrá en depósito para hacer frente á los intereses y amortización de \$ 10.000,000 oro ó sean 50.000,000 de francos durante el tiempo de la construcción del Ferrocarril Nacional al Atlántico.

El saldo del empréstito, es decir, \$ 10.000,000 oro ó sean 50.000,000 de francos, será depositado por el señor Cottu en los Bancos que el Gobierno designe en Londres ó en París, á medida que se hagan los llamamientos para los trabajos del Ferrocarril Nacional al Atlántico, de conformidad con las condiciones del respectivo contrato.

Artículo 3.

En consecuencia de lo estipulado en el artículo anterior, el Gobierno sólo irá siendo responsable por el valor de los intereses y amortización á medida que se hagan los llamamientos.

Estos, que se destinarán á los trabajos de construcción del Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico, se harán de común acuerdo entre el Gobierno y el señor Cottu, de tal modo que siempre haya disponible para el indicado objeto, en las cajas de los Bancos que se designen, la suma de \$ 1.000,000 oro ó sean 5.000,000 de francos.

Artículo 4.

Para el pago de los intereses y amortización del empréstito, el Gobierno destina:

- 1.º — Los productos netos del Ferrocarril Central.
- 2.º — Los productos netos del Ferrocarril Nacional al Atlántico, desde que comience á explotarse, ya sea en totalidad ó en las porciones concluidas.
- 3.º El depósito de \$ 1.300,000 oro ó sean 6.500,000 francos, por el tiempo de la construcción del Ferrocarril Nacional al Atlántico en los términos que expresa el artículo 2.º

Además el Gobierno constituye en garantía del completo pago de los intereses y amortización de este empréstito, la renta de licores.

Queda entendido también que el Ferrocarril Central y el nacional al Atlántico, garantizan el capital del empréstito hasta que se concluya la amortización del mismo.

Artículo 5.

Los fondos destinados al servicio del empréstito, por intereses y amortización deberán ser remitidos á los Bancos encargados de pagar y que oportunamente se designarán por común acuerdo entre el Gobierno y el Contratista, un mes antes del vencimiento. Dichos intereses y amortización, serán liquidados cada seis meses y pagados en oro; quedando convenido que los referidos fondos, una vez puestos en depósitos no podrán ser retirados.

Artículo 6.

El señor Henri Louis Félix Cottu toma á su cargo todos los gastos de emisión, comisiones y demás que sean necesarios para la emisión del empréstito, exceptuándose los de impresión de los títulos que se harán por cuenta del Gobierno.

En fe de lo cual y para debida constancia, se firman dos ejemplares de un tenor en la antigua Guatemala, á ocho de Setiembre de mil ochocientos ochenta y nueve.

Rafael Salazar.

H. Cottu.

Aprobación del contrato que precede.

Antigua Guatemala, 8 de Setiembre de 1889.

Visto el contrato celebrado en esta fecha entre el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Pú-

blico y el Sr. Henri Louis Félix Cottu de París, sobre negociación de un empréstito de \$ 21.312,500 oro ó sean 106.562,500 francos, y encontrando que se halla conforme con las instrucciones que al efecto se dieron y que las estipulaciones que contiene son favorables á los intereses de la Nación, el Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar los seis artículos que contiene el contrato referido.

Comuníquese.

(Rubricado por el Señor Presidente)

El Secretario de Estado en el Despacho
de Relaciones Exteriores.

Martínez Sobral.

Traspaso de la propiedad del Ferrocarril Central á favor de la República.

Por el presente documento el Sr. Henri Louis Félix Cottu de París se compromete á traspasar al Sr. D. Rafael Salazar, en concepto de Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público del Gobierno de Guatemala, el contrato que ha celebrado con el Sr. Huntington en Nueva York, y en virtud del cual la República de Guatemala adquirirá la propiedad del Ferrocarril Central, desde el 31 de Octubre del corriente año, con todas sus acciones, derechos, obligaciones, concesiones y privilegios que hasta la fecha le pertenecen, y cuyo valor total de \$ 3.750,000 oro se pagará, en la forma que dicho contrato establece, del producto del empréstito que por separado se negocia y en conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.º de la convención respectiva; pudiendo en consecuencia el Gobierno desde aquella fecha explotar y disponer de la mencionada línea férrea como cosa que le pertenece; para lo cual el infrascrito se obliga á hacer que por quien corresponde se den las órdenes de entrega del caso.

El traspaso del contrato celebrado con Mr. Huntington y la entrega del Ferrocarril se harán con las formalidades legales que el Gobierno estime convenientes.

Y para debida constancia firmo el presente en la Antigua Guatemala, á ocho de Setiembre de mil ochocientos ochenta y nueve.

H. Cottu.

SECRETARÍA DE FOMENTO.

Contrato celebrado con el Señor Henri Louis Félix Cottu, para la construcción por cuenta del Estado de un ferrocarril Nacional al Atlántico.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el Señor General Presidente de la República, por una parte, y el Señor Don Henri Louis Félix Cottu por otra parte, han celebrado el contrato que se contiene en los artículos siguientes:

Artículo 1.

El Gobierno de la República de Guatemala encarga al señor Don Henri Louis Félix Cottu representante de un sindicato financiero, que construya ó haga construir, por cuenta del Estado y por medio de una compañía que al efecto formará él mismo, el ferrocarril proyectado entre la capital y el puerto de Santo Tomás que el Gobierno tiene ya comenzado, y que en lo sucesivo llevará el nombre de Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico.

El Señor Don Henri Louis Félix Cottu ó la Compañía que él formará, construirán además también por cuenta del Gobierno, en ramificación con el Ferrocarril en el puerto de Santo Tomás ó cerca de él, un *wharf* ó muelle que permita el arribo de los buques cuya calado máximo sea de siete metros. Este *wharf* ó muelle estará provisto de los aparatos necesarios para asegurar el embarque ó desembarque de los pasajeros y de las mercaderías.

Los trabajos que son objetos de este contrato se ejecutarán de conformidad con las especificaciones en que por separado se ha convenido y que deben considerarse agregadas al mismo.

Artículo 2.

El valor de la construcción del ferrocarril y el del *wharf* ó muelle queda fijado en \$10.000,000 oro ó sean 50.000,000 de francos, valor que el Gobierno pagará al Señor Don Henri Louis Félix Cottu ó á la Compañía que él forme para ejecutar las obras, en la forma que más adelante se expresará.

La longitud de la línea férrea se estima en 300 kilómetros y el precio fijado no se modificará aun cuando el trazo definitivo de la línea dé un aumento ó disminución de longitud.

Artículo 3.

El pago de la cantidad de que habla el artículo anterior se ejecutará así:

1º Quinientos mil francos para gastos de estudios de la línea férrea quince días después de hecha por el Gobierno de la República de Guatemala la emisión de los títulos que deben aplicarse á la construcción del Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico.

2º En el mismo plazo de quince días indicado antes, un millón quinientos mil francos para los estudios y la construcción del *wharf* ó muelle.

3º el resto de la suma fijada en el artículo 20 ó sea la cantidad de 48.000,000 de francos será pagado por duodécimas partes; es decir: cuatro millones de francos por cada sección de línea de 25 kilómetros que el contratista entregue al Gobierno en estado de explotación, con sus terraplenes, puentes, viaductos, durmientes, rieles, material rodante proporcional á la extensión concluida, estaciones, etc. etc., entendiéndose que las secciones de que aquí se habla deben ser continuas y no interrumpidas para que puedan ser aprovechadas desde luego y sin que esto obste para que si al contratista le convinieren ejecute los trabajos á la vez en los dos extremos de la línea. El último duodécimo del valor será entregado al Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó á la Compañía constructora que él forme, aunque la longitud de la última sección que se entregue sea mayor ó menor de 25 kilómetros.

Ejecutado el pago por estar á satisfacción del Gobierno la sección de línea que se entregue, se entenderá ésta recibida definitivamente y el contratista no tendrá sobre ella más derecho que el de pasar sus materiales de construcción y operarios en los carros que al efecto tenga destinados.

Artículo 4.

El producto de la venta de los títulos aplicados por el Gobierno de la República á la construcción del Ferrocarril Nacional de Guatemala al Atlántico, será depositado en París ó en Londres en un establecimiento de crédito designado de común acuerdo y dicho producto con excepción de la parte perteneciente al servicio de los intereses y amortización, será exclusivamente destinado á los pagos sucesivos que se detallan en el artículo anterior. Estos pagos serán hechos por el Banco depositario á la presentación de una acta firmada por el representante del Gobierno y por el Direc-

tor de la Empresa, expresándose en cada caso la conclusión de los trabajos respectivos.

Los pagos mencionados podrán hacerse también en virtud de avisos telegráficos certificándose la existencia del acta prevenida arriba. En este caso el telegrama deberá llevar la firma del representante del Gobierno y la del Directorio de la empresa y estar dirigido simultáneamente al Banco depositario y al Ministro ó Cónsul de la República de Guatemala residente en la ciudad donde el Banco depositario esté establecido.

Artículo 5.

El Gobierno entregará por inventario al Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó á la Compañía constructora para que los utilice y aproveche en la obra, todos los materiales y enseres pertenecientes á la Empresa del Ferrocarril del Norte que se encuentren en Santo Tomás y Puerto Barrios ó en la propia línea, lo mismo que en los terraplenes hechos, edificios, herramientas, rieles, durmientes, etc. etc.; y todos los planos y estudios relativos á dicho ferrocarril que tenga en su poder; todo lo que será devuelto al Gobierno en caso de caducidad del presente contrato ó de conclusión de la obra, teniendo en cuenta de la depreciación normal del uso de los materiales.

Artículo 6.

La línea será construida conforme á la dirección general indicada en los planos del Ferrocarril del Norte que el Gobierno mandó levantar y de los que se ha enviado un ejemplar al Sr. D. Henri L. Félix Cottu. La Empresa, sin embargo, tendrá el derecho de modificar dichos planos y trazos en las partes que lo juzgue conveniente para la mejor ejecución de la obra, buscando particularmente el abandono del valle de Chinantla y otra dirección hacia el río Motagua.

El proyecto definitivo del trazo y trabajos del ferrocarril, será concluido por los concesionarios dentro de nueve meses contados desde la fecha de la aprobación de este contrato por la Asamblea Legislativa.

Este proyecto será sometido al Ministerio de Fomento para su aprobación, por trazos seccionales cuya longitud no podrá ser menor de 50 kilómetros. El Ministro de Fomento indicará si el proyecto se encuentra de conformidad con

las especificaciones estipuladas en este contrato, para lo cual dispondrá del término de un mes. Si dentro de este término el Ministro no diere ninguna contestación, se tendrá por aceptado el proyecto. Aun después de aceptado el proyecto, la Empresa tiene derecho, al estar en ejecución, de introducir modificaciones en los pormenores, mas sin alterar las bases principales de las especificaciones anexas, y procediendo de acuerdo con el dictamen de una comisión técnica que al efecto se formará, compuesta del ingeniero en jefe de la Empresa, un ingeniero nombrado por el Gobierno y otro que designarán los expresados ingenieros.

Artículo 7.

El Gobierno cede gratuitamente al Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó á la Compañía que él forme, los terrenos nacionales ó comunales necesarios para la construcción del Ferrocarril, de sus estaciones, oficinas, talleres, almacenes, desviaciones de caminos ó de ríos.

Se tomará como base de anchura de la vía cuarenta metros; y para las estaciones, desviaciones, almacenes, talleres, etc., una superficie suficiente para su buena instalación.

Si los terrenos que atraviesa la línea y en los cuales haya de construirse edificios, estaciones, desviaciones, ó abrir caminos para conducir materiales fuesen de propiedad particular, el Gobierno expropiará, por su cuenta, el espacio necesario para la ejecución de las obras, entendiéndose que la Empresa cuando haya de ocupar dichos terrenos, dará aviso al Gobierno con la anticipación debida, á fin de que éste pueda hacer con la oportunidad del caso las expropiaciones correspondientes. El Gobierno se compromete á obrar en el tiempo más corto que le concede la ley.

Si hubiere necesidad de ocupar algunas partes de los caminos públicos, la Empresa podrá hacerlo, dejando un espacio suficiente para que quede libre el paso para el tráfico.

Artículo 8.

Siendo el Ferrocarril propiedad nacional, los constructores tienen derecho de tomar en toda fuente ó río, y sin ningún pago ó indemnización, toda el agua que necesiten para el consumo de los obreros y la alimentación de las máquinas y en general para todos los trabajos que demande la ejecución de la obra.

También podrán tomar sin ningún pago ó indemnización, todos los materiales, como piedras, cal, madera, etc.,

siempre que los lugares de donde se tomen sean propiedad del Gobierno ó comunales.

Con todo, si fuere necesario emplear materiales pertenecientes á particulares, el Gobierno los expropiará por su cuenta para que el concesionario pueda aprovechar gratuitamente dichos materiales.

Artículo 9.

El Sr. D. Henri Louis Félix Cottu, ó la Compañía constructora que él forme, podrán durante todo el tiempo de la construcción, introducir por los puertos abiertos ó que en lo sucesivo se abran, sin pagar ningún impuesto fiscal ó municipal establecido ó que en adelante se establezca, todos los útiles, maquinaria, wagones, carros, herramienta y materiales necesarios para la construcción del ferrocarril.

También estarán exentos de todo impuesto fiscal ó municipal, el dinero, los libros, títulos, cartas y documentos emitidos ó girados por la Compañía durante la construcción.

Durante el mismo tiempo estarán libres de todo impuesto los buques que traigan materiales para la Empresa, la correspondencia telegráfica y postal de la misma en el interior de la República y las provisiones, víveres, vestidos y otros objetos manufacturados que se destinen al exclusivo consumo de los obreros, y cuyas cantidades se fijarán con anticipación cada seis meses mediante una minuta que el Empresario presentará al Ministerio de Fomento, que la regulará atendiendo al número y necesidades de los trabajadores que estén empleados en el Ferrocarril.

Los empleados y obreros de la Compañía constructora que no sean naturales de Guatemala, estarán exentos de toda contribución personal.

Artículo 10.

El Sr. D. Henri Louis Félix Cottu, ó la Compañía constructora que formará, se obliga, so pena de caducidad del contrato, á dar principio á los estudios dentro de seis meses y á los trabajos efectivos dentro de un año: contándose ambos plazos desde la fecha de la aprobación del presente contrato por la Asamblea Legislativa, y á terminar los trabajos en cuatro años, que se contarán desde la espiración del plazo dicho de un año, salvo que el Gobierno, por causa de fuerza mayor, acepte, en vista de una petición del concesionario, la prolongación del mencionado plazo de cuatro años.

Los constructores también se obligan á terminar en un plazo de diez y ocho meses, contados desde la misma fecha, el *wharf* ó muelle y los treinta primeros kilómetros ya principados por el Gobierno, partiendo del puerto de Santo Tomás.

Artículo 11.

El Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó la Compañía que formará, podrán introducir al país el número de obreros que necesiten, según la marcha de los trabajos; pero el Gobierno se compromete á proporcionar, por cuenta del contratista, el mayor número de obreros que sea posible, no debiendo bajar de mil. El jornal de los obreros que el Gobierno proporcione á la Empresa será pagado á razón de setenta y cinco centavos á los peones y un peso á los caporales, por cada día de trabajo efectivo de diez horas. Los pagos serán hechos en moneda del país.

Los aumentos de jornal, por cualquier causa que sea, no podrán hacerse sino de acuerdo entre el Gobierno y el contratista. En caso de no lograrse dicho acuerdo el contratista tendrá el derecho de buscar la mano de obra en los lugares y bajo las condiciones que le convengan.

Artículo 12.

El Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó la Compañía constructora que forme, garantizará el cumplimiento de sus compromisos depositando en un Banco de París ó de Londres designado por el Ministro que represente á la República de Guatemala en París, y en un plazo de tres meses contados desde la aprobación de este contrato, la cantidad de \$ 100,000 en moneda efectiva ó su equivalente en títulos de rentas francesas ó guatemaltecas ó en otros títulos cotizados en las Bolsas de París ó de Londres que á juicio del referido Ministro, tengan un valor real. Esta cantidad permanecerá en depósito mientras dure la construcción de la obra y el Gobierno la hará suya en caso de que el contratista no cumpla con las obligaciones que contrae.

Artículo 13.

Para mantener el orden debido en la línea, el Gobierno investirá de autoridad pública y de Policía á los empleados para los cuales el contratista solicite tal autorización, debiendo ser ciudadanos guatemaltecos.

Para evitar los abusos que pueda producir el ilimitado establecimiento de estancos, cantinas ó ventas de aguardiente, queda convenido que, sin previo acuerdo del contratista, no podrán autorizarse aquellos durante la construcción del ferrocarril, en la línea ó sus inmediaciones, salvo en los centros de población que ya existen.

Artículo 14.

Si en el término de cinco años, el Gobierno resuelve construir por su cuenta un ferrocarril con dirección á la frontera del Salvador ó de Honduras ó una línea que se empalme con la que es objeto del presente contrato, el Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó la Compañía constructora que forme, serán preferidas en igualdad de condiciones, de cuyo derecho deberán hacer uso dentro del término de tres meses después de ser notificados.

Cuando por las circunstancias económicas del país, el Gobierno resuelva construir un ferrocarril hacia Panzós, hacia el pueblo de Santa Lucía, Cotzumalguapa ú otro punto que deba enlazarse con la línea principal, tiene derecho á que la obra se ejecute por el Sr. D. Henri Louis Félix Cottu ó la Compañía constructora que forme, en condiciones semejantes á las del presente contrato con las alteraciones que en su oportunidad se acuerden.

Artículo 15.

Queda convenido que en la Compañía constructora que el Señor Don Henri Louis Félix Cottu forme, no tendrá parte ningún Gobierno extranjero y tendrá siempre un representante debidamente autorizado para entenderse con el Gobierno de Guatemala en todo lo relativo á la construcción del Ferrocarril.

Artículo 16.

Toda cuestión relativa á la interpretación ó ejecución de este contrato será resuelta conforme á las leyes del país, por medio de dos árbitros nombrados respectivamente por cada parte contratante. La decisión de estos árbitros ó la de un tercero nombrado por ellos en caso de discordia, será definitiva é inapenable.

En fe de lo cual y para debida constancia, se firmaron dos ejemplares de un tenor, en la Antigua Guatemala, á ocho de Setiembre de mil ochocientos ochenta y nueve.

H. Cottu.

Salvador Escobar.

Aprobación del contrato que precede.

Antigua Guatemala, 8 de Setiembre de 1889.

Visto el contrato celebrado en esta fecha entre el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y el Sr. Henri Louis Eélix Cottu de París, sobre la construcción de un ferrocarril nacional, que partiendo de la capital de la República termine en el Atlántico; y

CONSIDERANDO:

Que la construcción de dicho ferrocarril viene á llenar una gran necesidad social, así económica como financiera para la República:

Que todo esfuerzo que se haga para el planteamiento de aquella importante via de comunicación es digno del aplauso de los buenos ciudadanos y merece el apoyo y eficaz protección por parte del Gobierno:

Que la Secretaría de Fomento se ha ajustado á las instrucciones que al efecto recibió; y

Que son favorables para el país las condiciones en que el Señor Cottu se compromete á construir la línea férrea hacia el Atlántico;

POR TANTO.

El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar los diez y seis artículos que contiene el contrato de que se ha hecho mérito.

Comuníquese.

(Rubricado por el Señor Presidente.)

El Secretario de Estado en el
Despacho de la Guerra.

Mendizabal.

ANEXO N.º 8.

PODER.

En la ciudad de Londres á veinticuatro de julio de mil ochocientos ochenta y nueve ante mí el infrascrito John William Peter Jauralde Notario Público vecino de la misma y testigos que al final se expresarán *compareció* el Señor Thadée Oksza Orzeckowski Conde d' Oksza, condecorado con la Gran Cruz de la orden de la Concepción, Comendador de la orden de Pío IX, Caballero de la Legión de Honor, etcétera, etcétera, de estado casado, Banquero, vecino de París (República Francesa) hoy casualmente en esta plaza de Londres, Royal Hotel Blackfriars, á quien conozco de que doy fe, y después de manifestar hallarse en el pleno goce de los derechos civiles y con la capacidad legal necesaria para otorgar la presente Escritura de mandato dijo: Que en la vía y forma que más haya lugar en derecho, da y confiere su poder general, especial, bastante y cumplido, á favor del Sr. Conde Georges de Swieykowski, Cónsul de la República del Ecuador en Bayona (República Francesa), mayor de edad, de estado soltero, quien está para pasar á la ciudad de Quito, Capital de dicha República del Ecuador, para que le represente en general y con los poderes más amplios cerca del Gobierno de esa República, para que solicite el otorgamiento de concesiones para la construcción de ferrocarriles y semejantes obras públicas, como también de prolongaciones de ferrocarriles y para el establecimiento de Bancos; para que eleve peticiones y solicitudes; para que levante empréstitos para el Gobierno; para que arregle y ajuste conversiones; para que constituya depósitos en concepto de garantía de las concesiones que se otorguen á nombre del Sr. poderdante, retirándolas cuando llegare el caso; para que celebre convenios y contratos; para que á los fines expresados, comparezca ante Notario ó Escribano y otorgue y firme en nombre del Sr. poderdante las escrituras y documentos que sean necesarios y convenientes á fin de realizar los objetos del presente poder; y en fin, para que haga y practique los demás actos necesarios, obligándose y comprometiéndose el Sr. compareciente á estar y pasar por cuanto hiciere dicho Sr. Conde Georges de Swieykowski á virtud del presente poder. Así lo digo y otorgo, y previa lectura y ratificación lo firma siendo testigos instrumentales los Seño-

res William Tayler y Joseph Edward Moores, ambos mayores de edad y vecinos de esta Capital, á quienes conozco de que doy fe,

(Firmado *Th. d' Oksza*)

Testigos.—*Joseph E. Moores William Tayler.*

In testimonium veritatis.

(Firmado) J. W. P. JAURALDE.

Not. Púb.

Certifico que el Sr. John William Peter Jauralde desempeña las funciones de Notario Público en esta ciudad y que por tanto su firma y sello que anteceden, merecen entera fe en juicio ó fuera de él.

Londres, á 24 de julio de 1889.

(Firmado) *Chas H. Yarmuth,*

Cónsul del Ecuador.

CERTIFICADO.

CONSEJO DE TENEDORES DE BONOS
AGENCIA DE GUAYAQUIL.

Traducción.

Yo, el infrascrito, George Chambers, Agente en Guayaquil del Consejo de Tenedores de Bonos de Londres por lo presente certifica:

Que el Presidente de dicho Consejo me ha confirmado oficialmente la carta y base de arreglo incluso en ella, dirigida por él, al Sr. Conde d' Oksza con fecha 23 de julio de 1889, y referente á negociaciones propuestas por el arreglo de la Denda Extranjera del Ecuador:

Que dicho Conde d' Oksza, bajo esta vista, ha autorizado al Conde Swieykowski, para venir al Ecuador, con el conocimiento de dicho Consejo, para negociar un arreglo

con el Gobierno del Ecuador bajo el base aludido:—Y que el Consejo de Tenedores de Bonos me ha informado oficialmente que está preparado á influir para que se acepte por los Tenedores de Bonos cualquier arreglo concluido bajo tal base.

Guayaquil, á 21 de setiembre de 1889.

(Firmado) *Geo. Chambers.*

El infrascrito Cónsul de S. M. Británica en Guayaquil certifica que la traducción que antecede está fiel y literal á su original.

Guayaquil, á 21 de setiembre de 1889.

George Chambers.

CONTRATO—ACEPTACION.

Traducción.

Deuda Externa del Ecuador.

Bases del arreglo para ser sometido á la aprobación del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros.

Provisto que el Gobierno sea autorizado por el Congreso para emitir más ó menos la suma de £ 2.000,000 de Nuevos Bonos oro 6 0/10, con un suficiente fondo de amortización, que asegure su redención á la par en 50 años, dichos Bonos debidamente asegurados con las rentas de Aduanas y Sales y £ 364,800 de dichos Bonos (6 20 0/10 de la Deuda Externa) junto con £ 273,600 (7 15 0/10 de la Deuda Externa) en efectivo sea aplicado á la extinción de la Deuda Externa de £ 1.824,000 y el saldo de los mencionados Bonos nuevos 5 0/10 se apliquen, á la extinción de la Deuda Interna y Flo-tante de la República, así como de las obligaciones por £ 360,000 últimamente emitidas en el Continente para el

Ferrocarril; el Consejo de Tenedores de Bonos se halla dispuesto á recomendar (trad. lit.) tal arreglo á los Tenedores de Bonos para su aceptación.

18 julio 1889.

(Firmado) *E. P. Bouviere.*

Aprobado.

(Firmado) *Ch. Castelli.*

Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros.—17 Moor-
gate Street.

Londres, 23 de julio de 1889.

Señor.

Tengo que informar á U. que hoy he sometido al Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros las bases del convenio para el arreglo de la Deuda Externa del Ecuador según copia inclusa y firmada por el Sr. Castelli en representación de U.

Ellos aceptan dichas bases, en el entendimiento que los Tenedores de Bonos, serán admitidos en general, si lo prefieren á los términos convenidos con el Sr. Tucker y sus amigos, que varían ligeramente de estas bases, y de cuyos términos el Sr. Castelli ha visto la minuta y ha asentido á ella como exacta.

Soy de U. S.

E. P. Bouviere.

Sr. Conde d' Oksza.

2 Tokenhouse Buildings Lothbury.

Londres, 24 de julio de 1889.

Sr. Conde d' Oksza.

Señor:

Con referencia al propuesto arreglo de la Deuda del Ecuador que U. nos ha sometido en su nombre y en el de sus asociados de París que es como sigue:

“Provisto que el Gobierno sea autorizado por el Congreso para emitir más ó menos la suma de £ 2.000,000 en Nuevos Bonos oro 6 0/0 con un suficiente fondo de amortización, que asegure su redención á la par en 50 años, dichos Bonos debidamente asegurados con las rentas de Aduanas y Sales y £ 364,800 de dichos Bonos (ó 20 0/0 de la Deuda Externa) junto con £ 273,600 en efectivo (ó 15 0/0 de la Deuda Externa) sea aplicado á la extinción de la Deuda Externa de £ 1.824,000, y el saldo de dichos Bonos nuevos 6 0/0 se dediquen á la extinción de las Deudas Interna y Flotante de la República, así como de las obligaciones por £ 360,000 últimamente emitidas en el Continente para el Ferrocarril; el Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros se halla dispuesto á recomendar (tratd. lit.) tal arreglo á los Tenedores de Bonos para su aceptación.”

Junto con la alteración que fué verbalmente convenida entre U. y el Sr. Joseph Turker, que los Tenedores de Bonos tendrían la opción de canjear directamente con el Sindicato que U. representa £ 100 de los Bonos antiguos del Gobierno por £ 15 en efectivo y £ 23 de Bonos primera hipoteca de la Cía. del Ferrocarril de Guayaquil, como todo pago.

Nosotros los infrascritos, miembros decimos que estamos prontos á aceptar tal propuesta si es aprobada por el Congreso, y nos obligamos á hacer cuanto sea posible para hacer aceptar dicha propuesta por los Tenedores de Bonos en Junta General.

Se ha convenido, además, que la actual Compañía del Ferrocarril de Guayaquil, será transformada en una Compañía Inglesa ó Francesa y domiciliada en Londres ó Paris.

Le agradeceremos que aprobara estos arreglos y celebraríamos recibir su aviso que serán confirmados por el Sindicato que U. representa.

S. S.

(Firmado) *Joseph Turker.*

Thy. Coleman.

Miembros del Sub-Comité de Tenedores de Bonos Extranjeros.

TRADUCCION.

Entre la Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, representada por el Sr. Henrique Stagg, domiciliado en París 78 Boulevard Malesherbes y obrando en nombre de la dicha Compañía en virtud de los plenos poderes de fecha 24 de octubre de 1888, otorgados ante el escribano Sr. Santiago Vallejo en Guayaquil

por una parte

y el Sr. Conde Thadée d' Oksza, Gran Cruz de la Orden de la Concepción, Comendador de la Orden de Pio IX, Caballero de la Legión de honor, etc. etc., domiciliado en París, 22 Rue de Beanne

de la otra parte:

Se ha convenido y resuelto lo que sigue:

ARTICULO 1°

La Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, consiente por la presente en ser transformada en una Compañía europea, con aumento de su capital, cuyo aumento será fijado ulteriormente, según las necesidades de la construcción de nuevas líneas. Por su parte el Sr. Conde d' Oksza se compromete á efectuar esta transformación en las condiciones siguientes:

a) La Compañía de Obras Públicas y Ferrocarril de Guayaquil, renunciará á favor del Gobierno de los derechos que tiene al monopolio de sal, y á la subvención del Estado de S. 50,000 por año, siempre que el Gobierno reembolse las obligaciones emitidas el 23 de febrero de 1889 por la suma de £ 360,000, puesto que de otro modo la transformación de la Compañía no podría tener lugar, estando ya comprometida su primera hipoteca.

b) La Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, se adhiere desde el momento en lo que le pueda concernir á la propuesta hecha ó que se hará por el Sr. Conde d' Oksza al Gobierno del Ecuador relativa á la prolongación de sus concesiones actuales por cincuenta años y por la

extinción de la red de Sibambe á Quito y de Quito á Imbabura.

c) La Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, se compromete á continuar los trabajos de la línea de Durán á Sibambe, actualmente en construcción hasta la continuación de la nueva Compañía.

d) La Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, se compromete á depositar todas sus acciones en la Caja de la Banque de Escompte de Paris ó de su representante en Guayaquil, ó de un Banco en Londres indicado por el Sr. Conde d' Oksza y en nombre común de la Compañía y el Conde d' Oksza. Si entre los accionistas hay quienes deseen ser reembolsados, lo serán á la par nominal en efectivo. Los portadores de acciones que quisieran cambiar sus antiguos títulos contra los de la nueva Sociedad, efectuarán esta operación con 50 0/0 de beneficio sobre la cantidad pagada sobre las antiguas acciones; todas tendrán la obligación de escoger al momento del aviso que dé el Conde d' Oksza á la Compañía, y ésta con lo menos un mes de anticipación á la Constitución de la nueva Compañía.

ARTICULO 2º

Esta transformación que de hecho constituye una compra de parte del Conde d' Oksza de la Compañía actual, comprende todo su haber á saber: sus concesiones, derechos, privilegios, subvenciones, terrenos, líneas construidas, material fijo, material rodante, estaciones, etc. y en una palabra todo lo que constituye el activo actual de esta Compañía, libre de toda carga, deuda ó hipoteca.

ARTICULO 3º

Los compromisos objeto del presente contrato, á saber de una parte la venta en lo que concierne á la Compañía y su compra en lo que concierne al Conde d' Oksza, serán definitivas y obligatorias, el día que el Gobierno del Ecuador se encargue del reembolso de las obligaciones por £ 360,000, de que se habla anteriormente, que prolongará la concesión actual y que acordará la prolongación de la línea de Sibambe á Quito y de Quito á Imbabura, conforme á las condiciones propuestas por el Conde d' Oksza.

ARTICULO 4º

La Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, se compromete á hacer todo lo que sea necesario para obtener del Gobierno las condiciones estipuladas anteriormente y de acuerdo con el Conde d' Oksza ó su apoderado.

Firmado por triplicado en París, 20 de julio de 1889.

(Firmado) *Th. d' Oksza.*

H. Stagg.

p. p. de la Cia.

Dos testigos.

IMPRENTA CATÓLICA.

FE DE ERRATAS.

PAGINA	LINEA	DICE	LEASE
15	26	comisión	emisión
34	31	comisión	conversión
50	34	al 070	al 40 070
74	6	Bouviere	Bouverie
74	25	Bouviere	Bouverie
77	1	extinción	extensión

FE DE ERRATAS.

PAGINA	LINEA	DICE	LEA
15	26	comisión	emisión
34	31	comisión	conversión
50	34	al 070	al 40 070
74	6	Bouviere	Bouverie
74	25	Bouviere	Bouverie
77	1	extinción	extensión