



---

---

# FERROCARRIL DEL SUR.

---

(NOTAS OFICIALES DEL CÓNsul GENERAL  
Y COMISIONADO  
FISCAL DE LA REPÚBLICA EN PARIS).

---

---



## FERROCARRIL DEL SUR.

---

Consulado General del Ecuador.—París, 18 de Agosto de 1891.

Honorable Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda.

SEÑOR MINISTRO:

En el dictamen presentado al Honorable Consejo de Estado, en apoyo de la moción de resolver el contrato celebrado con el señor Conde d'Oksza, dice el señor Consejero Doctor Camilo Ponce que

" De los últimos cablegramas del Cónsul  
" General de la República en París que se han  
" puesto en conocimiento del Honorable Consejo,  
" para que dictamine con vista de ellos,  
" sobre la conducta que debe observar el Poder  
" Ejecutivo respecto del contrato aprobado por la  
" última Legislatura para la construcción del ferrocarril  
" entre el Puente de Chimbo y Riobamba, aparece, en su  
" concepto, de manera evidente, que no se ha  
" verificado el depósito de dos millones de

” francos, de que habla el artículo 32 del de-  
” creto de concesión, en el tiempo ni en las  
” especies que determina dicho artículo, ni en  
” el Banco designado de común acuerdo en-  
” tre la Compañía constructora y el Supremo  
” Gobierno.”

Este párrafo me pone en la estricta necesi-  
dad de contestar, aunque para ello tenga que  
renovar los informes y explicaciones que he  
tenido el honor de dar á V. S. sucesivamente.

No menciona el señor Dr. Ponce las fe-  
chas de los telegramas á que alude; pero he  
dicho al Gobierno, por el correo y por el ca-  
ble, que en mi opinión, el depósito se había  
efectuado conforme al contrato:

1º Porque los certificados se me entregaron  
el 30 de mayo, en tiempo hábil;

2º Porque el depositario es un Banco emi-  
sor de Amsterdam una de las principales y  
más ricas plazas financieras de Europa, y  
porque el Gobierno tiene en su poder, remitidos por mí, informes satisfactorios sobre ese Banco, dados por dos de los más respetables de París;

3º Porque los certificados,—devueltos más tarde por orden del Gobierno—decían:

*Declaramos que hemos recibido en depósito, en nuestra caja, dos millones de francos, y porque con un certificado semejante ningún tribunal del mundo puede impedir que al vencimiento del depósito se reclamen al depositario dos millones de francos, cualesquiera que sean los arreglos, ajenos para nosotros, que*

existan entre el Conde d'Oksza y el banco Westendorf.

En tales condiciones, mi convicción es, como llevo dicho, que el depósito se hizo conforme al contrato.

Séame ahora permitido hacer las siguientes observaciones al dictámen el señor Dr. Ponce.

En obsequio de la brevedad, llamaré *antigua compañía* la de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, y *nueva compañía* la del Ferrocarril Nacional del Ecuador, formada por el señor Oksza.

Para buscar el precio de cada kilómetro de vía, el señor Dr. Ponce comienza por sumar las cantidades heterogéneas, á saber: 1,050,000 sucres, producto de la sal, propiedad del Estado, y 4,180,000 sucres, que salen del pecunio de la nueva compañía.

Supongo que al acumular una suma con otra, el señor Dr. Ponce ha tenido por objeto recordar que el contrato con la nueva Compañía cuesta al Estado la renuncia de 1,050,000 sucres, que le debía la antigua; pero esta renuncia es de una acreencia perdida, porque la antigua Compañía está insolvente y no tiene más propiedad que el camino de Durán, que sería objeto, llegado el caso, de una tercería excluyente del Banco de Descuento de París, su acreedor hipotecario.

Por otra parte, agregar al costo de una empresa las pérdidas sufridas en otra anterior, sería lo mismo que si un exportador de ca-

cajo cargara en su factura, para conocer el precio, el cacao naufragado en exportaciones precedentes, lo que le daría naturalmente un precio erróneo y exorbitante.

Rebajada, pues, la deuda incobrable de la antigua Compañía, resulta que los 4,180,000 sucres restantes, divididos por 82 kilómetros, dan un cociente de 50,975, en vez de 63,780.

Citando la obra de Monsieur de Lapparent, titulada *Le Siècle du Fer*, que atribuye el precio de 60,000 francos, *por término medio*, á la vía llamada de *interés local*, el señor Dr. Ponçe llega á la conclusión de que *en el día el precio legítimo de un kilómetro de línea férrea de vía angosta, incluso los costos de un empréstito, no pasaría de 17,160 sucres*, mediante el siguiente cálculo, tan sencillo como incompleto:

Precio de M. de Lapparent, 60,000 francos.....	\$ 12,000
Prima del empréstito, 30 0/10.....	3,600
	<hr/>
	15,600
Utilidad del empresario, 10 0/10.....	1,560
	<hr/>
	\$ 17.160

Esto es todo.

No entra en el cálculo ningún otro gasto de los muchos fuertes é inevitables, que tienen tanto los materiales como el empréstito, y que voy á enumerar rápidamente.

La base de este cálculo es, pues, el precio de 60,000 francos, estimado por M. Lapparent

pero el Sr. Dr. Ponce no ha advertido que este precio es *en Europa*, en donde los caminos de hierro reciben los materiales *á pie de obra*, es decir, en el lugar mismo de la construcción, ó á muy corta distancia, mientras que esos mismos materiales, conducidos al Ecuador, pagan un fuerte transporte que el Sr. Dr. Ponce no ha tomado en cuenta. En efecto, los rieles, la madera, el carbón y otros materiales voluminosos y de poco valor, pagan con frecuencia fletes mayores que su costo primitivo. Las locomotoras y los carruajes no se miden, ni se pesan siquiera; su flete se contrata á destajo, en desproporción con su valor; el de la estatua de Bolívar costó quince mil francos; pesado ó medido, habría costado cinco ó seis mil. Tampoco se ha fijado el Sr. Dr. Ponce en el mayor costo de los jornales que, como es sabido, son más subidos en América que en Europa, ni en que el trabajo es más lento allá que aquí. Ha dejado igualmente de tomar en consideración los embarques y desembarques, el seguro marítimo, las comisiones de los agentes y los demás gastos.

En el citado precio de 17,160 sucres incluye el Sr. Dr. Ponce *diez por ciento que se acostumbra abonar como remuneración á los que ejecutan obras semejantes por empresa*. Así lo cree el Sr. Dr. Ponce; y yo creo que será imposible encontrar un empresario de buena voluntad que se decida á ejecutar la obra colosal de un ferrocarril á travez de los despeñaderos de los Andes, para ganar diez por ciento en cuatro ó

cinco años de construcción, cuando sin trabajo ninguno y sin moverse de su casa, puede ganar ocho por ciento en cada año, empleando su dinero en cédulas hipotecarias.

El Sr. Dr. Ponce fija simplemente la equivalencia de 60,000 ft. en 12,000 sucres, es decir, á la par, y á este propósito dice: *el premio del cambio que, ganado por nosotros al hacer venir los capitales extranjeros, compensaría el que tendríamos que abonar al remitir las anualidades del empréstito.*

Confieso que no comprendo esta elucidación. Lo que comprendo es que si se nos abre en Europa un crédito de quinientos francos para una obra pública, al girar la libranza sacamos 135 sucres de los 500 francos, y que al momento del reembolso, tomamos del Tesoro 135 sucres para comprar una libranza de 500 francos. Por consiguiente, el Tesoro es el que ha pagado en definitiva los 135 sucres que ha costado la obra con el cambio.

Piensa el Sr. Dr. Ponce que se podría obtener un empréstito al setenta por ciento de emisión y seis por ciento de rédito, amortizable en treinta y tres años; pero no indica de qué medios habría que valerse para conseguirlo. En Europa, sólo Francia, Inglaterra, y Alemania piden dinero al público directamente; las demás Naciones, desde Rusia para abajo, tienen forzadamente que servirse de Bancos emisores; les pagan fuertes comisiones, para que se dirijan á sus respectivas clientelas. Existen dos causas de la carestía de las comisiones: la pri-

mera, que para dar ejemplo é inspirar confianza, el emisor toma generalmente una parte del empréstito á firme; la segunda es que si los servicios de los empréstitos no se hacen posteriormente con regularidad, el emisor se desprestigia y su clientela disminuye.

Otro gasto muy fuerte es el de la prensa; nada se puede hacer sin su ayuda, porque es preciso explicar al público la operación, es decir, su objeto, condiciones y garantías. Los diarios financieros cobran 25 francos por la impresión solamente de cada renglón, sin hablar de la redacción, que es infinitamente más cara.

Viene en seguida otro gasto fuerte: los timbres de los bonos en el país ó países en que se hace la emisión.

El señor Dr. Ponce no ha tomado en cuenta ninguno de estos desembolsos previos, ni otros, como la litografía de los bonos, operación esmerada y cara.

Las comparaciones que el señor Dr. Ponce hace entre diversos precios pagados ya, ó pedidos, con los del nuevo contrato, están en contradicción con lo que el mismo señor reconoce, cuando dice:

" Ignorándose completamente por todos,  
" incluso ambas partes contratantes, el rumbo que tomará esta parte de la línea (de Sibamba á Riobamba), en el ancho espacio que media entre los extremos que está destinada á unir, las dificultades ó facilidades que encontrará en el trayecto que tiene que

" recorrer y la extensión que medirá una vez  
" concluído, es imposible determinar con exac-  
" titud el precio kilométrico de esta sección,  
" *ni juzgar de la calidad del contrato en esta*  
" *parte*".

Es erróneo, pues, equiparar la parte del camino que está en la planicie, con la parte mucho más difícil y costosa, y hasta desconocida, de la Cordillera.

Es cierto que M. de Lapparent baja su precio hasta 60,000 francos; pero el señor Dr. Ponce no se ha fijado en las condiciones que aquel ingeniero exige para llegar á tal resultado. En la página 320 de su obra dice así:

" Para no exceder esta cifra (60,000 francos)  
" es preciso consentir en la supresión de las  
" cercas, las señales fijas y los discos, admi-  
" tir que las pendientes puedan subir hasta  
" veinticinco y treinta milímetros; aceptar ra-  
" madas en lugar de estaciones; realizar, en  
" fin, todas las economías imaginables".

Quitar discos y señales, suprimir las cercas, &c. es poner en peligro la vida de los viajeros, y no deben buscarse economías á tan caro precio.

El mismo autor las censura en la página 301:

" La explotación regular de una línea nor-  
" mal está sometida á cierto número de con-  
" diciones inevitables, que no permiten dis-  
" minuir más allá de cierto límite los gastos de  
" primera instalación. "

Los cálculos y citas del señor Dr. Ponce tienen por objeto probar que el ferrocarril con-

tratado es caro.—Enhorabuena; pero ¿qué interés directo é importante tiene el Estado en el costo del ferrocarril?

El Erario no concurre con un solo centavo á la formación del capital presupuestado de diez millones de sucres. Si en vez de esta suma, el empresario invierte el doble en la construcción, tal aumento nos es indiferente.

La única influencia que tiene en las obligaciones del Gobierno el costo presupuestado está en la garantía lejana de 7 o/o de rédito. Digo lejana, y puedo decir también ilusoria, porque está asegurada desde ahora con los productos de los muelles y el ferrocarril, á medida que éste avance en explotación desde Durán, ó lo que es lo mismo, con los primeros productos, y porque no podrá hacerse efectiva sino cuando la línea esté concluída y entregada al tráfico en Riobamba. No es tampoco 7 o/o íntegro el rédito que se garantiza, sino su *déficit*, como lo dice el artículo 33 del contrato. Hay más: cuando el camino produzca más del 7 o/o, esta garantía se convierte en tributo en favor del Estado, quien recibe la mitad del exceso. Se puede asegurar desde ahora que esta previsión se realizará, porque si la empresa no produjera más que 7 o/o sería un pésimo negocio que nunca ha entrado en las expectativas de ningún empresario.

De las observaciones que preceden resulta:

Que el señor Dr. Ponce confunde los dineros que pertenecen al Estado con los que no le pertenecen;

Que confundiendo también dos empresas distintas, atribuye á la segunda las pérdidas ocasionadas por la primera;

Que para establecer el precio de 17,160 sueres sobre la base de 60,000 francos en Europa, no toma en cuenta los transportes y demás gastos de los materiales, ni el seguro marítimo, ni la diferencia de jornales;

Que supone que el cambio de las remesas que se hacen á Europa en pago de empréstitos, está compensado con el que se obtiene cuando se libra el importe de los mismos empréstitos;

Que da como acostumbrado que el capital y el trabajo de un empresario de ferrocarriles se remuneraran con diez por ciento de beneficio, sin decir de qué fuente ha tomado dato tan sorprendente;

Que en sus cálculos de un empréstito que le parece muy fácil y hacedero, olvida factores importantes;

Que este olvido no impide que dé como incluidos en el precio del ferrocarril los gastos del empréstito que propone;

Y en suma, que no hay uno solo de sus cálculos que no sea erróneo é incompleto.

Como el señor Dr. Ponce dice que el contrato de la nueva Compañía es digno fruto del de la antigua, conviene analizarlo, para averiguar la certeza de tal opinión.

Artículo 1.º—El empresario se compromete á formar una Compañía que tome á su cargo la reparación de la línea que existe y su con-

tinuación hasta Riobamba. Este artículo es el desideratum del país y, por consiguiente, favorable al Estado.

2º Se conformará el empresario á las condiciones del contrato anterior *en lo que no se opongan al presente*. Lo que se opone en aquel contrato al presente es la entrega de la sal, y esta entrega desaparece. Artículo favorable al Estado.

3º Corolario de los anteriores. Favorable al Estado.

4º La antigua Compañía se obliga á transmitir á la nueva sus derechos y obligaciones. Con esto desaparece un contratista moroso. Favorable al Estado.

El Estado renuncia á perseguir á la antigua Compañía; en otros términos, renuncia á cobrar la deuda perdida de un contratista que no tiene más bienes que un diminuto camino en mal estado, hipotecado á extranjeros. Si este artículo no puede llamarse favorable al Estado, tampoco puede decirse que lo sea á la nueva Compañía, extraña al asunto. No es, pues, por este incidente que sea justo llamarla fruto de la antigua.

5º Todas las subvenciones y rentas de los contratos anteriores quedan canceladas; la sal vuelve á los almacenes fiscales; las anualidades que el Estado debía pagar por la línea de Durán quedan en las arcas nacionales. Favorable al Estado.

6º La nueva Compañía y los trabajos comenzarán seis meses después de firmada la es-

critura. El contratista tiene que tomar sus disposiciones á cuatro mil leguas de distancia para cumplir compromisos en tan corto plazo. Favorable al Estado.

7º El camino desde Durán hasta Sibambe, refaccionado y completo, será puesto al servicio público, á más tardar, en tres años. Conozco imperfectamente esta materia técnica; ignoro si este plazo es largo ó corto; pero sé que para llegar á donde estamos ha pasado un cuarto de siglo. No me parece, pues, aventurado decir que este artículo también es favorable al Estado.

8º El empresario construirá dos muelles á su costa. Favorable al Estado.

9º El muelle de Durán será construido en doce meses; el de Guayaquil en doble tiempo, desde la expiración del privilegio actual. El costo de estos muelles será de ochocientos mil sucres, á los que el Estado no contribuye con un centavo. Favorable al Estado

10º Artículo puramente reglamentario.

11º Corolario, mejor dicho, repetición del artículo 9º

12º Los estudios de la línea de Riobamba comenzarán seis meses después de instalada la nueva Compañía y quedarán terminados ocho meses después. Repito á este respecto lo que he dicho sobre el artículo 7º

13º El trazo de la línea se hará con intervención y aprobación del Gobierno. Favorable al Estado.

Los ingenieros nacionales que el Gobierno

nombre para esta intervención serán rentados por la nueva Compañía. Favorable al Estado.

14º La Compañía empezará los trabajos de Sibambe á Riobamba inmediatamente después de concluida la línea de Chimbo á Sibambe; los continuará con toda la rapidéz posible y los concluirá en dos años. Me refiero á lo que he dicho sobre el artículo 7º

15º La Compañía paga las expropiaciones. Favorable al Estado.

16º La Compañía colocará un alambre telegráfico para el Gobierno, gratuitamente. Favorable al Estado.

17º La Compañía puede hacer uso de las líneas del Estado, y el Gobierno del telégrafo de la Compañía. Sin dejar de ser recíproco, este artículo es favorable al Estado, puesto que la Compañía, no hará uso de las líneas nacionales para ganar dinero (á lo menos así la entiendo yo) sino en servicio de la construcción.

18º Los empleados y trabajadores estarán exentos de todo servicio civil y militar. Favorable al Estado, tanto como á la Compañía, puesto que si los trabajadores van al ejército, los trabajos quedarán abandonados.

19º El empresario puede ocupar para el ferrocarril parte de los caminos existentes. Esto quiere decir que convertirá esos malos caminos existentes en vías férreas; y esto sin interrumpir el tráfico actual. Favorable al Estado.

Podrá también la Compañía ocupar dichos caminos para transporte de materiales. Se con-

cede, pues, á la Compañía lo que es derecho de todo traficante.

20º Artículo reglamentario.

21º El empresario se obliga á resguardar la línea con cercas de alambre, para que no penetren animales en la vía. Estas cercas son en protección de la propiedad rural. Favorable al Estado. Estas cercas que también evitan accidentes al ferrocarril y á los viajeros, son una de las economías que M. du Lapparent introduce, para tener ferrocarril barato!

22º Artículo reglamentario.

23º La Compañía podrá establecer tranvías á vapor ó de sangre, *sin privilegio y á su costa*, por supuesto. Este es derecho de todo el mundo y es al mismo tiempo un progreso. Favorable al Estado.

24º También puede establecer teléfonos. Otro progreso. Favorable al Estado.

25º El tránsito de mercaderías será libre y no será gravado con ningún impuesto. Esto es lo que existe para todos. Artículo superfluo.

26º Reglamentario.

27º Los materiales serán libres de derechos. Este es el primer artículo que encuentro favorable para la Compañía; pero; oh fortuna! la gracia es para todo el mundo, porque el artículo 53 de la Ley de Aduanas dice:

*Serán libres de derechos los ferrocarriles de toda clase y sus útiles.*

Artículo superfluo.

28º Reglamentario.

29º Idem.

30° El Gobierno inspeccionará los trabajos como y cuando le parezca. Favorable al Estado.

31° La Compañía puede arbitrar los fondos para la obra bajo su responsabilidad, es decir como Dios la ayude. Favorable al Estado.

Podrá hipotecar los muelles y las vías férreas *inclusos los construídos con su dinero*; pero, eso sí, tales gravámenes expirarán cuando se resuelva el contrato, quedando los terceros acreedores en el aire. ¿Será este artículo favorable al Estado? N6, porque nada deshonoroso puede serlo.

32° El Gobierno garantiza el rédito de 70% sobre diez millones de sucres, al cambio anormal de 25 0/0. La garantía no subsiste durante todo el lapso del contrato, sino durante las dos terceras partes solamente. Está asegurada con los primeros productos y no podrá hacerse efectiva sino después de concluida la obra, cuando los productos mismos del tráfico la hagan nugatoria. Artículo platónico y, por consiguiente, favorable al Estado.

33° Reglamentario.

34° El privilegio durará cincuenta años, y á su expiracion, ferrocarril y muelles pasarán á ser propiedad del Estado, sin remuneración, en perfecto estado de servicio y libres de todo gravamen. Favorable al Estado. Con frecuencia se ven privilegios de esta clase por 99 años.

35° Los estatutos y reglamentos de la Empresa serán aprobados por el Gobierno. Favorable al Estado.

Habrá en la República un personero legal de la Compañía, y el Gobierno inspeccionará la contabilidad. Todo esto es favorable al Estado.

36º El empresario depositará como garantía dos millones de francos. Favorable al Estado.

En caso de no cumplimiento, esta cantidad pasará á poder del Gobierno. Favorable al Estado.

37º La Compañía renuncia á toda clase de reclamaciones por la vía diplomática. Favorable al Estado.

38º Reglamentario. Este artículo establece los casos en que caduca la garantía de 7 0/0, y entre ellos se encuentra el siguiente: *Por producir el ferrocarril y los muelles, durante diez años consecutivos, el 7 0/0 que garantiza el Gobierno.* De manera que llegado este caso, que me parece infalible, los 33 años quedan reducidos á diez. Me parece infalible, porque los señores A. Pérez y C<sup>a</sup> le han sacado al muelle de su propiedad, durante 35 años, mucho más de 7 0/0.

En el final de este artículo está la famosísima condición que domina todo el contrato. Dice así:

" En cualquier tiempo en que el ferrocarril y muelles produzcan más del 7 0/0 garantizado, el exceso se dividirá por igual entre el Gobierno y la Compañía."

De manera que la Compañía hace la obra á su costa;

Repara los caminos dañados que se le en-

tregan; concluye los inconclusos;

Construye muelles, telégrafos, tranvías y teléfonos;

Acepta todas las cláusulas favorables al Gobierno que quedan apuntadas, hasta el extremo de someter su propia contabilidad, las tarifas y los reglamentos económicos á la sanción gubernativa;

Paga en dinero á sus prestamistas europeos el mismo 7 0/0 que se le garantiza nominalmente;

Deposita dos millones de francos;

Paga las expropiaciones y á los ingenieros nacionales;

Acepta los compromisos de una empresa anterior arruinada, que no rinde cuenta de los nueve millones y que sale triunfante;

Entrega gratuitamente al Estado ferrocarriles y muelles á la expiración del contrato;

Concluye gratuitamente la vía Kelly, y si no lo hace, paga 40,000 sucres;

Dá un telégrafo al Gobierno.

Rebaja los pasajes oficiales;

Acepta el cambio exiguo de 25 0/0;

Y después de todo esto admite como socio, para dividir por mitad las utilidades, al Estado, que nada paga, que de nada responde y que todo lo exige!

¿Para quien es favorable todo esto?

Artículo 39º La via Kelly será terminada. Favorable al Estado.

40º Reglamentario.

41º Las balijas serán transportadas gratis; los

empleados y tropas por la mitad, y en caso de guerra, por la cuarta parte. Coches gratis para los altos funcionarios. Favorable al Estado.

42° Reglamentario.

43° Si el empresario no acepta el contrato, se continuará el juicio arbitral con la antigua Compañía. Artículo ilusorio. Por una parte, aquella está insolvente; por otra parte, no hay quien se preste al arbitraje, si he de juzgar por las numerosas excusas que se han presentado.

Tal es el contrato. Sus 43 artículos se descomponen así:

31 favorables al Estado:  
9 reglamentarios;  
2 superfluos;  
1 ilusorio.

---

43

---

Dos circunstancias han contribuido á hacerle daño en el concepto público. La primera es la ingerencia que tiene la antigua Compañía en ciertas operaciones de la nueva. Puede discutirse sobre la necesidad ó utilidad de esta ingerencia; pero lo que no admite discusión es que por las decepciones que ha causado, la antigua Compañía está mal mirada por la opinión pública. La otra circunstancia es la insolvencia de las libranzas giradas por el señor Conde Swieykowski con-

ra la Banque d'Escompte y cuya primera víctima es el mismo girador, que estuvo ampliamente autorizado para girar. El público no puede comprender, y con mucha razón, que personas acaudaladas, que han pagado sin obligación ninguna, fuertes cupones ajenos, dejen su firma en deshonra por sumas relativamente insignificantes. Aberración inexplicable, incomprensible, escandalosa!

Tengo el honor de suscribirme de V. S.

Señor Ministro, con respetuosa consideración muy obediente servidor.

*C. Ballén.*

Consulado General del Ecuador.—París, 21 de agosto de 1891.

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

Señor Ministro:

Ayer recibí el siguiente telegrama: "Gobierno atenderá razones".

El Gobierno las encontrará en el oficio que tuve el honor de dirigir á US. el 18 del corriente y del cual remito á US. adjunto un ejemplar impreso.

El poquísimos tiempo de que pude disponer para ese trabajo, desde que recibí el del Sr. Dr.

Ponce, no me permitió enviarlo tan completo como yo deseaba; y una de las omisiones que en él se nota es la observación de que el Sr. Dr. Ponce tampoco se ocupa de los intereses, que constituyen una gruesa partida en el cómputo del precio de cada kilómetro de vía formado por dicho Señor.

Después de decir el mismo que “si nos contratáramos en las condiciones requeridas para acudir al crédito externo, para ejecutar razonablemente nuestro anhelo con capitales extranjeros, á los 12.000 sucres fijados por Mr. Lapparent habría que añadir á lo más un 30% de descuento para obtener un empréstito con el 6% de interés; “y, después de decir que” un kilómetro de línea férrea de vía angosta no pasaría de 15.600 sucres, *inclusos los costos de un empréstito*”, resulta que olvida los intereses completamente.

Tengo el honor de suscribirme de U.S., Sr. Ministro, muy respetuosamente obediente servidor.

C. Ballén.

