

REPUBLICA DEL ECUADOR — MINISTERIO DE HACIENDA

E-33
ALTA COMISION INTERNACIONAL

INFORMES

DE LOS

MIEMBROS DE LA SECCION ECUATORIANA

estudiados y aprobados en las sesiones de 10 y 17 de noviembre de 1919, relacionados con los seis temas del Programa Provisional formulado por el Consejo Central Ejecutivo para el Segundo Congreso Financiero Panamericano



QUITO—ECUADOR

MINISTERIO DE HACIENDA Y ECONOMIA

1919

Informe del Sr. Alberto Bustamante, miembro Secretario de la Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión Internacional, acerca del Tema I del Programa Provisional formulado para el Segundo Congreso Financiero Panamericano.

Efectos producidos por la guerra sobre el comercio y las industrias manufacturera, minera y agrícola, así como sobre las obras de servicio público de las Repúblicas del Continente

I.—¿HASTA QUÉ PUNTO HA ESTIMULADO LA GUERRA EL DESARROLLO DE LOS RECURSOS NACIONALES EN EL SENTIDO DE CREAR UNA MAYOR INDEPENDENCIA ECONÓMICA?

¿HASTA QUÉ PUNTO HA RETARDADO DICHO DESARROLLO?

II.—NECESIDADES FINANCIERAS PÚBLICAS DE CARÁCTER URGENTE QUE EXISTAN EN LA ACTUALIDAD:

a). PARA LA LIQUIDACIÓN O CONVERSIÓN DE OBLIGACIONES FINANCIERAS ACTUALES;

b). PARA PROPORCIONAR MEDIOS DESTINADOS AL DESARROLLO ULTERIOR DE EMPRESAS PÚBLICAS.

III.—NECESIDADES FINANCIERAS ACTUALES, DE CARÁCTER URGENTE, EN EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA.

Señor Presidente de la Sección Ecuatoriana

de la Alta Comisión Internacional.

Señor Presidente:

DEPLORO no disponer de datos exactos en qué fundar este Informe, pues que, considerada la gran importancia de los asuntos que en él debo tratar, y las ventajas que del cabal conocimiento de ellos pudieran venir al Ecuador, habría deseado estar en capacidad de hacer una exposición detallada y documentada del estado del país, en cuanto se relaciona con su potencialidad productora, de acuerdo con el Tema 1 del Programa Provisional del Segundo Congreso Financiero Panamericano, que se reunirá en Washington el 12 de enero de 1920, formulado por el Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional. Desgraciadamente, carecemos de Oficinas de Estadística Agrícola e Industrial, y los datos que nos suministra la Estadística Comercial que se sigue en el Ministerio de Hacienda, distan mucho de ser completos, y sus conclusiones deben aceptarse con prudentes reservas; así, pues, aprovechando de los que he podido obtener ya de una, ya de otra fuente, me atrevo a presentar a la consideración de la Sección de la Alta Comisión Internacional que Ud. tan dignamente preside, algunas conclusiones que, por estar fundadas en cálculos y apreciaciones solamente probables, deben ser consideradas como simples probabilidades.

I

El principal, y quizás el único estímulo que, debido a la situación creada por la guerra, han recibido las industrias nacionales, y especialmente la agricultura, ha sido el alza del precio de los productos, debida a la que se ha experimentado en todos los mercados del mundo, y a las dificultades para importarlos. Doblado el valor de unos, cuadruplicado y hasta decuplicado el

de otros, los agricultores, en la muy limitada esfera de sus posibilidades, se han esforzado en aumentar la producción, y la han obtenido en cierta medida. De los productos de la tierra se han podido exportar pequeñas cantidades de patatas; las provincias de la sierra han enviado regular cantidad de harina para el consumo de las de la costa, que antes la recibían casi en su totalidad del exterior, y algo más de lo que antes podían, de cereales y legumbres, así como buenas cantidades de productos de la ganadería, habiéndose aún exportado una parte de éstos. Del litoral se ha provisto la sierra de arroz, azúcar, frutas y otros artículos en la medida de las necesidades, pues aunque los precios han sido mayores que los que regían antes de la guerra, no puede decirse que se haya sentido escasez de estos artículos, a pesar de que la importación que de algunos de ellos se hacía en tiempos normales se ha reducido mucho. Tenidas en cuenta las excepcionales oportunidades que se han presentado en favor de la agricultura, es bien miserable el resultado a que en esta época de carestía hemos llegado, y ello debe atribuirse a la absoluta indiferencia con que los Poderes Públicos miran el fomento y protección a esta industria, tenida en todo el mundo como la más importante de todas. Sin participar de la opinión optimista que atribuye a nuestro suelo una fecundidad maravillosa y espontánea, bien puede afirmarse que, con poco esfuerzo bien dirigido para alentar a los agricultores y ampararles en sus derechos, se habría logrado doblar la producción de muchas materias de primera necesidad, y exportarlas en cantidades apreciables. Gobierno y pueblo convienen en la necesidad de fomentar la producción del cacao, nuestro más noble producto de exportación, y poco se preocupan de aumentar la del trigo, maíz, patatas, carne, arroz, cebada, azúcar y otros muchos artículos, muy más necesarios para la vida que la *pepita de oro*, artículo que sirve para alimentar al pueblo ecuatoriano y que, al tener sobrante de ellos, serían aceptados ansiosamente por todos los mercados del mundo: deberíamos reflexionar que las reducciones que se han puesto en los años de la gran guerra a la exportación del cacao, jamás habría sufrido la de azúcar, cereales, carnes, lana, queso, etc., y prepararnos para que en el futuro no dependa la suerte económica de la Nación de una sola fuente, de un solo artículo, por noble y valioso que sea.

NUESTRAS incipientes industrias han contribuido también con su esfuerzo a proveer en parte a las necesidades de artículos manufacturados, cuya importación ha venido sufriendo notable disminución, tanto por las causas ya apuntadas, como por otras muchas de orden interno; se ha notado algún aumento de producción en lo relativo a tejidos de lana, algodón y cabuya, sombreros de varias clases, calzado y algunos otros productos de industrias manuales.

LA industria minera que ha enriquecido a varias de las Repúblicas hermanas de esta parte del Continente, en mucho debido a la guerra, no ha producido para nuestra patria ni una mínima parte de los grandes beneficios que ha reportado a aquéllas; si algún mineral de cobre y manganeso se asegura que pudo ser exportado, los enormes gastos de conducción desde los yacimientos a los puertos de embarque, así como la falta de capitales y de expertos en la materia, impidieron que se explotaran esas riquezas. La industria del aprovechamiento del petróleo permanece en estado de ensayo; los yacimientos de carbón descubiertos hasta hoy distan mucho de las vías fáciles de comunicación, y para la extracción de metales preciosos carecemos aún de elementos.

LA guerra entorpeció en mucho nuestro comercio: graves dificultades para la exportación del cacao, nuestro producto principal, y la enorme disminución de las importaciones, le han hecho decaer notablemente, y por consecuencia los recursos fiscales que provienen en su mayor parte de los rendimientos de las aduanas, han mermado considerablemente.

CORTADAS prácticamente nuestras relaciones comerciales con Europa, tuvo el país que depender casi exclusivamente de los E. E. U. U., tanto para la realización de los productos que exporta como para proveerse de aquellos de que más necesita; y pudo experimentarse, aún desde antes de que la Gran República tomara parte en la guerra, que no estaba suficientemente informada de la manera de atender a nuestro comercio.

II

ES generalmente reconocida la necesidad urgente de convertir la deuda pública, que asciende al 31 de diciembre de 1918 a \$ 56'228.330,10, por medio de una operación garantizada suficientemente, pero de manera que no hiera la soberanía ni el decoro de la Nación.

SON también de necesidad impostergable:

a) El saneamiento de la ciudad de Guayaquil, obra en que el país se halla empeñado, y en la que se han invertido ya al rededor de \$ 3'500.000, y de la que depende no sólo el progreso de nuestro puerto principal, a cuyo inmediato beneficio tiende, sino el adelanto y riqueza de toda la República.

b) La pronta terminación del Ferrocarril de Sibambe a Cuenca que establecerá la fácil comunicación de las riquísimas provincias del Cañar y Azuay con el mar y con el resto de la República. Las mentadas provincias además de ser espléndidamente dotadas por la naturaleza de un suelo feracísimo y grandes riquezas minerales, están densamente pobladas, y sus habitantes son muy industriosos, produciendo de ellas la mayor parte del producto de sombreros de paja toquilla.

c) La rápida realización de la obra del Ferrocarril de Quito a la Costa de Esmeraldas, que partiendo de la Capital de la República atraviesa una zona rica y densamente poblada de la provincia de Pichincha; la de Imbabura, famosa por su fertilidad y bellezas naturales; y la de Esmeraldas, de exuberante vegetación tropical, llena de riquezas aún inexploradas, entre las que merecen citarse ricas minas de oro; y termina en uno de los mejores puertos de la América del Sur, distante apenas 500 millas de Panamá. Obra es esta, a la que el Gobierno y los pueblos han dedicado atención preferente, cuyos trabajos están adelantados en una cuarta parte de su extensión total, para lo cual ha contribuido en gran manera el esfuerzo voluntario y gratuito de los pobladores de las regiones más directamente beneficiadas.

d) Los ferrocarriles de Bahía a Quito, de Ambato al Curaray, y el que facilite la comunicación con la rica y extensa provincia de Loja, que merece ser la hija mimada de la patria, son también anhelos de carácter nacional, que todo ecuatoriano quisiera ver realizados en el más próximo futuro.

e) Las obras de agua, canalización y pavimentación de Quito, para que la ciudad de clima sano por excelencia venga a ser, a poco que en aquellas se invierta, una de las residencias más agradables de la tierra; y las de igual clase en las demás ciudades importantes del país.

g) Los estudios necesarios para aprovechar de la navegación aérea que tan maravillosos resultados está dando en todo el mundo, y que en un país montañoso, donde es difícil y sumamente costoso el abrir caminos, producirá beneficios incalculables.

h) La construcción de estaciones de telegrafía inalámbrica en los puertos principales y en las capitales de provincia.

DEBO callar por hoy las demás necesidades de carácter público, ya que satisfechas las que he enumerado, el país quedaría en capacidad de realizar otras muchas mejoras, en virtud del enorme aumento de potencialidad que gracias a aquellas adquiriría.

III

PRECISO es reconocer que en estos últimos tiempos se ha notado en los agricultores y ganaderos ecuatorianos un espíritu de empresa y un anhelo de progreso que se han traducido en notables esfuerzos en pro del adelanto de las industrias agrarias: se han construido acequias para la irrigación de tierras, que han centuplicado su valor y productos debido a esta importantísima mejora; se han introducido plantas forrajeras antes desconocidas, que se han aclimatado y prosperado muy bien; y nuevas razas de caballos y vacas, con excelente resultado; muchas máquinas para el cultivo de la tierra y beneficio de sus productos han venido a

contribuir al mayor y mejor rendimiento de los fundos, y no pocos agricultores y ganaderos ilustrados han cambiado por los métodos modernos, los antiguos rutinarios. Pero, estos han sido esfuerzos aislados de ciertos individuos que con su labor modesta e inteligente han hecho en bien de la patria cuanto les permitían sus circunstancias: ellos han trabajado aislados, sin apoyo oficial, y sus éxitos no podían cambiar la faz de nuestra industria agrícola que yace aún en lastimoso estado de decadencia.

NECESITAMOS del capital, del brazo y del espíritu extranjeros para que nuestra naturaleza riquísima, pero rebelde, se someta a darnos todo lo que puede producir, que es incalculablemente más que lo que hoy produce: obtendrán ingentes utilidades las empresas que, con medios adecuados, se dediquen a construir buenos canales para irrigación, a beneficiar extensas y feracísimas regiones hoy inculcas, a mejorar los sistemas de cultivo, a la cría de toda clase de ganados, muy especialmente de ovejas, hoy en el más lamentable estado de degeneración, a la producción y beneficio de algodón, cabuya y otras plantas textiles que casi espontáneamente brotan en nuestros suelos, etc.

AUNQUE se han establecido en el Ecuador algunas fábricas para hilar y tejer algodón y lana, elaborar tabaco, labrar madera y hierro, para la producción de harinas, quesos y mantequilla, fósforos, calzado, escobas, cerveza y licores alcohólicos; aunque las industrias manuales de fabricación de sombreros de paja, tejidos, encajes, etc. se hallan bastante generalizadas; sin embargo, puede afirmarse que la industria fabril ecuatoriana yace en atraso lamentable, y que hay un campo vastísimo para que los capitales y energías puedan emplearse con incalculables beneficios.

LOS torrentes que desde las alturas de la sierrita, atravesando las altiplanicies, corren hacia oriente y occidente, ofrecen, a cada paso caídas adecuadas para la producción de fuerza; hay relativa abundancia de materias primas que hoy en parte se exportan y en parte se desperdician; y pueden fácilmente producirse otras, cuyo cultivo está abandonado por falta de fábricas que las beneficien.

PARECE indudable nuestra riqueza mineral: se han descubierto yacimientos de hulla y petróleo, minas de oro, cobre, manganeso y otras; hay claros indicios de que el estaño, mercurio y wolframo se pueden explotar en cantidades apreciables, y es muy probable que la esmeralda fue hallada y extraída en cantidades hasta la época de la conquista. La falta de capitales y expertos en algunos casos, y la de caminos y facilidades para la explotación en otros, han dejado hasta aquí que tales riquezas permanezcan aún intocadas por el hombre.

PARA que el Ecuador pueda aprovechar de los elementos de producción que ofrece la Naturaleza, son indispensables, lo mismo que para toda empresa, el *capital* y el *trabajo*; y nosotros necesitamos de lo uno y de lo otro: no es porque el Ecuador sea un país miserable, pero es lo cierto que si se compara el capital hoy invertido con el que puede invertirse en negocios lucrativos, tenemos que reconocer que aquí representa una proporción sumamente pequeña; tampoco admitiremos que los habitantes del Ecuador sean poco aptos para cualquiera clase de empresas, pero a la vista está que la población es escasa y que grandes extensiones de territorio dotados de toda clase de elementos de prosperidad, se hallan aún despoblados. Nos falta, pues, dinero y nos falta inmigración; pero una inmigración de agricultores y de industriales, que vengan a trabajar con nosotros, y a compar- tir con nosotros los productos que fácilmente pueden obtenerse.

A ÉSTE propósito, conviene recordar que en el extranjero está muy generalizada la idea de que, siendo el Ecuador un país tropical, es, por su clima, poco adecuado para vivienda de las razas blancas; idea errónea, que ciertas personas han tenido la ligereza de propalar, quizás sin otro conocimiento del país, que el que puede adquirirse con la simple vista de una mala carta geográfica. Los emigrantes europeos no vienen al Ecuador porque se les ha dicho que es un país de una temperatura infernal que enerva y agota, y en donde sólo pueden resistir al clima y a las fieras, gentes avezadas a la lucha con tantas calamidades: ellos no comprenden quizás, cómo el valle de Cayambe, por ejemplo, atravesado por la línea equinoccial, tiene una temperatura media diaria de 12° a 16° centígrados, constante en todas las estaciones

del año, en donde se producen el trigo, la cebada, la avena, el maíz, las patatas y todos los productos de la zona templada y ninguno de los de la tórrida; y tampoco pueden explicarse cómo, en la ciudad de Quito, situada a tal altura que en los Alpes correspondería casi a la región de la nieve perpetua se goce de tan benigno clima, que jamás haya necesidad de la calefacción de las habitaciones.

MUCHOS viajeros se han ocupado de exagerar lo malo de nuestra costa, porque desgraciadamente las ciudades de esa región, tal vez por causas que van desapareciendo, han sido en ocasiones invadidas por tal o cual epidemia; pocos se han cuidado de hablar, sin embargo, de cómo los extranjeros que en ellas se han establecido, han hecho en corto tiempo fortunas con las que jamás se atrevieron a soñar siquiera en sus respectivos países, ni han comparado la virulencia con que esas mismas epidemias han asolado otras regiones del planeta, con la relativa benignidad con que se han prescutado en las nuestras.

ES preciso que se inclque la verdad a este respecto, y es justo y lógico, que los extranjeros residentes en el Ecuador la digan hidalgamente.

SOMETO respetuosamente este informe a la aprobación de la Sección de la Alta Comisión Internacional dignamente presidida por usted.

DEL señor Presidente, atento y obsecuente servidor,

(f.) **Alberto Bustamante.**

Quito, noviembre 10 de 1919.

Informe del Sr. Dr. Luis F. Borja, miembro
de la Sección Ecuatoriana de la Alta Comi-
sión Internacional, sobre el Tema II del
Programa Provisional formulado para el
Segundo Congreso Financiero Panamericano

Señor Ministro de Hacienda,

Presidente de la Sección Ecuatoriana

de la Alta Comisión Internacional

Señor Ministro :

LA Comisión en que Ud. dignamente preside se dignó encomendarme el estudio del siguiente tema que forma parte del Programa Provisional para el Congreso Financiero que ha de reunirse en Washington el 12 de enero de 1920:

« II. ¿CÓMO PODRÁN PROPORCIONARSE DE LA MEJOR MANERA EL CAPITAL Y EL CRÉDITO QUE SE NECESITAN ?

1. ¿Hasta qué punto puede el capital nacional hacer frente a estas necesidades?

2. ¿Hasta qué grado es necesario el capital extranjero?

a) Mejora de los medios bancarios.

b) Aceptaciones mercantiles.

c) Creación de un mercado para la distribución de valores de gobiernos extranjeros y de compañías extranjeras. Establecimiento de compañías de inversiones.

d) Inversión directa de capitales en empresas extranjeras, industriales y mercantiles, y en la construcción de obras públicas. »

INDISCUTIBLE la importancia de este número del Programa Provisional, como son de inmediata aplicación para el Ecuador las cuestiones que en él se encierran, a tal punto que es difícil comprender su estudio dentro de los estrechos límites de un informe.

PARA obtener los capitales que el Ecuador necesita, es preciso ante todo afirmar su crédito sobre sólidas bases tanto en el interior como en el exterior.

LA deuda exterior consiste en los bonos del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, los certificados de la sal y los bonos cóndores.

NO es difícil hacer la conversión de esta deuda; pero para obtenerla sería preciso establecer, en Londres o en Nueva York, Comisarias Fiscales confiadas a personas honradas y entendidas en las negociaciones de las bolsas de valores y provistas de los recursos necesarios para hacer la conversión.

EL momento sería oportuno, no porque se trate de aprovechar de la baja de los bonos en los mercados extranjeros, pues ello sería perjudicial para el crédito ecuatoriano, sino por la baja actual del cambio sobre Londres, en forma tan considerable que no se ha presenciado de muchos años atrás.

LA deuda interior consiste en los créditos provenientes de préstamos que los Bancos nacionales han suministrado al Estado y en los bonos emitidos por éste de conformidad con la Ley de Crédito Público.

ES indispensable que también se conserve el crédito interior, ya sea pagándose a los Bancos lo que se les adeuda, ya cubriendo puntualmente los cupones de la deuda interior.

EL crédito interno está íntimamente relacionado con el crédito exterior; de manera que no sería posible prescindir del primero sin que el segundo sufra depresión altamente perjudicial.

PARA el restablecimiento del crédito es preciso contar con capital extranjero y para conseguir éste es indispensable restablecer el crédito.—El problema no es, por tanto, absolutamente sencillo; pero puede resolverse satisfactoriamente para el Ecuador si hay buena voluntad de parte de los prestamistas extranjeros y si, para corresponder a ella, se respetan, hasta la nimiedad, los fondos destinados para la amortización del crédito que en el exterior se obtenga.

ES indispensable, por tanto, un préstamo extranjero de \$ 100'000.000,00 o \$ 120'000.000,00 equivalentes a \$ 50 o \$ 60 millones de dólares y que debe invertirse en la forma siguiente:

- a). Amortización de la deuda pública;
- b). Fundación de un Banco Nacional;
- c). Construcción de las obras que fomenten la riqueza pública y que, por lo mismo, faciliten la extinción del crédito en no lejano término.

PARA seguridad de los acreedores extranjeros se dedicarían los fondos actualmente destinados al servicio de la deuda externa e interna, los asignados para las obras públicas mencionadas en la letra c) y las utilidades del Banco Nacional.

ESPECIALMENTE estas últimas, por el incremento que tomarían los negocios con crecidos capitales que se administrasen a interés moderado, constituirían una fuente segura de rentas de consideración.

EL Estado que tiene mayor interés que nadie en los negocios relacionados con los Bancos de emisión, es ahora un mero cliente de ellos y no obtiene las crecidas cantidades que se distribuyen entre los accionistas.

LOS demás Bancos que existen en la actualidad y los que se fundarán en lo sucesivo, continuarían contribuyendo a la riqueza pública en todas las demás operaciones que no consistan en la emisión de billetes, a saber, emisión de cédulas hipotecarias, descuentos, préstamos, letras y giros, negocios de valores, etc., etc.

COMO antes se dijo, una parte proporcional del empréstito extranjero debía invertirse en la construcción de obras que fomenten la riqueza pública, como son, en primer término, los ferrocarriles de Quito a Esmeraldas, de Sibambe a Cuenca, de Puerto Bolívar hasta Loja y el Oriente, de Ambato al Curaray y de Quito a Manabí.

ESTAS obras cuentan con fondos propios que, de acuerdo con la Constitución de la República, no pueden ser invertidos en otros objetos; pero el rendimiento, por apreciable que sea, no permite sino la construcción lenta que retarda por mucho tiempo los beneficios que de ellas reportaría la riqueza pública.

EL capital extranjero empleado en ferrocarriles, en carreteras para camiones y automóviles, en el saneamiento de las principales ciudades, traería por consecuencia el resurgimiento de la riqueza nacional. La agricultura y la ganadería, la explotación de las minas de carbón, plata, oro, azogue y mármoles, las industrias textiles y tintoriales, las maderas de los bosques y otras muchas fuentes de riqueza están hoy casi inexploradas; pues apenas si una limitada zona en la costa y la del callejón interandino están beneficiadas con los escasos elementos de que se dispone actualmente, y en especial por la falta de expeditas vías de comunicación.

EN cuanto a la mejora de los medios bancarios enunciada en el Programa Provisional, la primera de todas debe ser la fundación del Banco Nacional; puesto que sus rendimientos no sólo servirían para amortizar el empréstito que se contratase, sino para suministrar al Estado nuevas entradas que se destinen a la satisfacción de sus múltiples necesidades.

LOS demás Bancos particulares merecerían también especial atención; porque, indudablemente, contribuyen a aumentar la riqueza pública. Tienen derecho a que el Estado les pague sus créditos, a fin de que se inviertan en préstamos a los particulares, en establecimiento de secciones hipotecarias para la protección de la agricultura y en todas las demás operaciones propias de las instituciones de crédito.

EN lo relativo a las relaciones de los Bancos ecuatorianos con el mercado universal, sería eficaz que, por medio de convenios, se llegue a establecer la aceptación, como garantía, de las cédulas hipotecarias en las transacciones mercantiles internacionales; la unificación de las leyes en lo relativo al contrato de cambio y a los pagarés a la orden, la admisión, en los mercados extranjeros, de los billetes ecuatorianos, adoptando los medios para que sean canjeados por oro en los Bancos que tengan cuentas con el Banco emisor y fundar o admitir compañías de seguros de la solvencia de los deudores.

PARA que se realicen estos proyectos debe establecerse una oficina de compensación de valores, *clearing-house*, para el canje de billetes con cheques, documentos, valores públicos, etc.

EN la exposición anterior están comprendidos todos los puntos relacionados con el capítulo del programa respecto del cual me ha correspondido informar; y la H. Comisión en que Ud. dignamente preside se dignará suplir y ampliar, con sus luces y versación, todo aquello que, por deficiente, incompleto o erróneo, no satisficiera plenamente a los anhelos de la Alta Comisión Internacional.

Quito, noviembre 10 de 1919.

(f.) **L. F. Borja.**

Informe del Sr. Dn. Miguel G. Hurtado,
Ministro de Hacienda, Presidente de la
Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión
Internacional, acerca del Tema III del Pro-
grama Provisional formulado para el Se-
gundo Congreso Financiero Panamericano

EN el Programa Provisional formulado para el Segundo Congreso Financiero Panamericano, que se reunirá en Washington el 12 de enero de 1920, entre otros Temas consta el III sobre el que, la Comisión del Ecuador, ha juzgado necesario que informe; y, en efecto, es un informe lo más detallado posible el que procuraré dar, porque tengo la convicción de que al exponer con sinceridad y llaneza los datos que se refieren a nuestro crédito nacional y a los factores que lo afectan, en la metrópoli de América se apreciará de manera debida nuestra situación, las razones que podemos dar en reparo de las acusas críticas que se han hecho en el exterior con respecto a nuestro crédito, y se conocerán nuestros recursos y las más perentorias necesidades que pueden llenarse con la cooperación del capital extranjero.

El Tema III del Programa Provisional se refiere al CREDITO NACIONAL Y LOS FACTORES QUE LO AFECTAN, y está dividido en cuatro números. Hablaré sobre cada uno de ellos, detalladamente:

I.—Monto y carácter de la deuda pública actual

SEGÚN el balance que las Oficinas de Contabilidad de la Nación han formulado al 30 de junio del presente año, la deuda pública alcanza a un total de \$ 56'207.222,41, o sea en dólares, considerando cada dólar por dos sucres, a \$ 28'103.611,20. El detalle de la deuda es el siguiente:

DEUDA EXTERIOR

Bonos Córdores:

684 Bonos de 100 córdores		
o \$ 1.000 cada uno.....	\$	684.000,00
10.944 Cupones, a 2 córdores		
o \$ 20 cada uno.....	\$	218.880,00
		<hr/>
	\$	902.880,00

Bonos de Primera Hipoteca del 6%, denominados comunes, de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito:

10.732 Bonos de \$ 1.000 (dólares) cada uno.....	21'464.000,00	
150.248 Cupones de \$ 25 (dólares) cada uno.....	7'512.400,00	28'976.400,00
	<hr/>	

Bonos de Preferencia del 6%, de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito:

1.866 Bonos de \$ 1.000 (dólares) cada uno.....		3'732.000,00
---	--	--------------

Certificados de la Sal:

7.072 Certificados, de \$ 188 (sucres) cada uno.....	1'329.536,00		
70.720 Cupones, de \$ 3,76 (sucres) cada uno.....	265.907,20	1'595.443,20	35'206.723,20
	<hr/>		
Pasan.....			\$ 35'206.723,20

Vienen..... \$ 36'200,723,20

DEUDA INTERIOR

(EN SUCRES, MONEDA ECUATORIANA)

2.978 Bonos de la Serie A, de \$ 500 cada uno.....	\$ 1'489.000,00	
6.439 Bonos de la Serie B, de \$ 100 cada uno.....	643.900,00	
968 Bonos de la Serie C, de \$ 50 cada uno	48.400,00	
1.392 Bonos de la Serie D, de \$ 25 cada uno.....	34.800,00	
Intereses de los Bonos de las Series A, B, C y D.....	274.410,80	
Certificados menores de \$ 25	9.718,40	2'500.229,20
<hr/>		
Créditos Inscritos pagaderos desde 1916.....		225.962,27
Giros u Obligaciones por Pagar Tenedores de Bonos Sortea- dos:		476.219,74
Préstamo de \$ 60.000.....	8.438,14	
Préstamo de \$ 12.689,08	12.689,08	21.127,22
<hr/>		
Vales de Tesorería, a corto plazo.....		512.077,50
Colecturía de Aduana de Guayaquil.....		281.500,00
Banco del Ecuador.—Deuda Consolidada....		4'015.205,08
Banco del Ecuador.—Intereses a junio 30 de 1919 por la misma deuda.....		140.532,18
Banco Comercial y Agrícola.—Deuda Con- solidada.		2'842.874,11
Banco Comercial y Agrícola— Cuenta Co- rriente.....		6'863.810,02
Banco del Pichincha.—Deuda Consolidada .		1'206.193,10
Banco del Pichincha.— Cuenta Corriente del Ferrocarril al Cuzco.....		134.071,24
Compañía de Crédito Agrícola.....		10.106,23
Compañía Nacional Comercial.....		1'260.203,06
Compañía Nacional Comercial.— Intereses a junio 30 de 1919		62.916,17
Préstamos Voluntarios		8.707,19
Depósitos Judiciales.....		1.070,06
Pasan.....	\$ 19'670.092,06	\$ 36'200,723,20

Vienen.....	\$ 19'570.032,66	\$ 35'206.723,20
Columna «Nueve de Octubre»	100.000,00	
Vía Flores	30.000,00	
Capitales Acensuados, trasladados al Tesoro, inclusive intereses	1'147.228,52	
Banco Comercial y Agrícola.—Cuenta Sacos	39.267,95	
Banco Comercial y Agrícola.—Préstamo de \$ 500.000, en Cuenta Corriente para el Ferrocarril de Sibambe a Cuenca.....	113.970,08	21'000.499,21
DEUDA TOTAL.....		\$ 56'207.222,41

COMO se ha podido ver, la mayor suma de esta deuda corresponde a la exterior, de la cual los Bonos Códoures, llamados así porque están extendidos en moneda ecuatoriana, cuyo valor es el de \$ 10 (sucres) por cóndor, fueron emitidos para liquidar un saldo de poca consideración de la antigua deuda externa, proveniente de los préstamos que la Gran Colombia tuvo que hacer a principios del siglo pasado para atender a los gastos que entonces sostenía en defensa de su autonomía política.

LOS Bonos Comunes fueron emitidos por la Compañía norteamericana del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, de conformidad con el contrato que para la construcción de esa obra se celebró el 14 de junio de 1897. El Gobierno del Ecuador garantizó el interés del seis por ciento anual. Pero como la Compañía no pudiera cumplir con su compromiso, en cuanto a la completa terminación de la obra, en 1908 se celebró un contrato de transacción, según el cual el Gobierno del Ecuador concedió a la empresa indicada la cantidad de 2'486.000 dólares en bonos que se llamaron de Preferencia y que se garantizaron con el 6% de interés anual. La Compañía, de acuerdo con el Consejo de Tenedores de Bonos, de Londres, en compensación a esta generosidad convino en rebajar al 5% el interés de los Bonos Comunes y en recoger el valor de 233.000 dólares de los bonos de la Serie Especial, que formaban parte de los mismos Bonos Comunes. Según una publicación hecha por el Consejo de Tenedores de Bonos los correspondientes a dicha Serie Especial han sido puestos nuevamente en circulación, convirtiéndolos en la serie común, a pesar de los reclamos del Ministerio de Hacienda,

LOS Certificados de la Sal se emitieron por nuestro Gobierno en pago de tres cupones de los Bonos Comunes emitidos por la misma Compañía del Ferrocarril y garantizados por la Nación.

LA deuda interior ha tenido por causa directa tanto la exigüidad de las rentas con que ha contado el Ecuador para sus gastos públicos y de administración, cuanto por la desorganización consiguiente a todo pueblo joven, que entre convulsiones y quebrantos, busca la manera de sistematizar sus aspiraciones y perfeccionar sus métodos políticos. Esas convulsiones internas de las cuales, felizmente, parece que el Ecuador va alejándose, no han dado tiempo ni oportunidad para la explotación de sus riquezas y el desarrollo de industrias productivas que acrezcan las entradas fiscales. Por el contrario, en épocas de desorganización, la labor conservadora del orden ha exigido gastos en doble proporción a los normales; y así ha ido creándose y creciendo la deuda interna, que nació con el saldo del Presupuesto anual que no pudo cubrirse, con el valor de los servicios que dejaron de verificarse y con el préstamo de fondos especiales que los Gobiernos tuvieron que hacer para atender a gastos más inmediatos y perentorios. Una parte de esta deuda tiene también por base operaciones verificadas en años anteriores sobre bienes acensuados que constituían una grave rémora para las transacciones comerciales del país.

EL pago de la deuda exterior es atendido de conformidad con los diferentes contratos que se han suscrito y la deuda interna se rige por medio de las Leyes de Crédito Público y de Consolidación.

EL Gobierno ha hecho en todo tiempo los mayores esfuerzos para atender de manera cumplida a la satisfacción de sus obligaciones, a pesar de los palmarios obstáculos que han convertido en verdadera imposibilidad el cumplimiento de ese anhelo en muchas épocas de nuestra agitada vida política. En la Memoria que como Ministro de Hacienda me correspondió presentar en junio de este año, hice constar las cantidades que la Nación había pagado en abono de su deuda; a £ 120.500 alcanzaban las

remesas hechas de diciembre de 1918 a julio de 1919, para el servicio de intereses y amortización de los Bonos del Ferrocarril de Guayaquil a Quito; además de la suma de \$ 1'553.148,45 entregada en pago de los diferentes servicios de la deuda interna. Ello sin embargo no fue suficiente, por las razones que luego expondré y por este motivo es sensible notar cómo nuestra deuda va aumentando año por año y esa desgraciada proporción seguirá creciendo de no conseguirse efectuar una operación con la cual se consolide toda la deuda, reduciendo, como fuere posible, el porcentaje de interés, y adquiriendo sobre todo el capital necesario, amortizable en un tiempo más o menos largo, que en ningún caso debe rebajar de cincuenta años, con el cual se impulsen ciertas obras de interés nacional, tales como el Saneamiento de Guayaquil, nuestro primer puerto, y la construcción de ferrocarriles y vías de comunicación que nos den acceso a las extensas y ricas regiones que no han sido cultivadas o que no se ha podido intensificar su explotación por falta de esos primordiales medios de comercio.

SOBRE este punto concreto me extenderé un poco más cuando informe acerca del número siguiente de este Tema del Programa Provisional.

EN este lugar quiero hacer notorio un factor que influye notablemente para el malestar que sufre nuestro crédito público. Quiero referirme a la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, corporación que ha tenido el poco tino de herir el sentimiento público nacional con un comportamiento claramente despótico y zahiriente, en contra del poder de las leyes de la República y de los derechos de los habitantes de ella, cuanto por el ningún empeño que ha tomado en cumplir con las obligaciones que se impuso en los contratos que suscribió para construir el ferrocarril.

ADEMÁS, hay que notar que los mayores servicios de la deuda externa corresponden, precisamente, a aquellos que el Ecuador ha contraído para garantizar los bonos emitidos por la Compañía del Ferrocarril; de tal manera que al no existir como no existe reciprocidad de cumplimiento, los atrasos por parte del Ecuador encuentran una explicación que deberá tomar en cuenta

cualquiera exigencia. Es preciso aclarar este concepto haciendo reminiscencia y resumen de las principales operaciones atañedoras a dicha Compañía.

EL contrato para la construcción del Ferrocarril se celebró en esta Capital el 14 de junio de 1897; en las estipulaciones contaba que el Ferrocarril debía ser de primera clase y con gradiente suave y económica para la explotación. Los bonos que debía emitir la empresa llevaban el respaldo por parte del Ecuador para el pago de interés y amortización. Pero desde los primeros momentos se pudo comprobar que la Compañía constructora no tenía ni el crédito ni el capital necesario, de tal modo que fue preciso que por medio de contratos suplementarios se acordaran nuevas estipulaciones, concediendo ventajas a la Compañía que se traducían en obligaciones onerosas para el Ecuador.

EL contrato no ha podido cumplirse hasta la fecha, pues que el Gobierno conserva reclamaciones esenciales pendientes, que no se han resuelto todavía; pero no solamente el contrato no se ha cumplido, sino que también pudo notarse que la Compañía nada hizo para corresponder a la largueza con que la Nación le auxilió para que salvara de las dificultades en que desde el principio se vió envuelta; y así del somero e imparcial informe que sobre cuentas de la empresa presentó la Price Waterhouse and C^o se desprende que la Compañía para poder verificar la entrega de la línea contratada elevó de manera desproporcional la gradiente, encareciendo por lo mismo la explotación de manera considerable; colocó los durmientes o traviesas a distancias impropias; construyó puentes provisionales e hizo otras obras que después fueron reponiéndose con el producto de la explotación, causando así un considerable perjuicio a la Nación, ya que, según lo estipulado en los contratos, el sobrante de los gastos de explotación debía servir para el pago de intereses y amortización de las obligaciones provenientes de la misma empresa, que el Ecuador había hecho figurar en su deuda externa.

SEGUN la revisión citada la administración del ferrocarril era antieconómica por los enormes sueldos y por los gastos que se hacían sin objeto alguno, sobre todo en la Oficina de Nueva York,

mientras se dejaba de gastar en el fomento de los negocios de la empresa y se sacaba del producto de la explotación para gastos que en nada correspondían a la línea. No hago mención de los innumerables cargos acumulados por los Interventores Fiscales, porque no he querido sino manifestar que la Compañía al dejar de cumplir con sus obligaciones ha dejado de entregar también todo el sobrante de explotación, recargando de esta manera la deuda y la obligación del Gobierno. Y sin embargo hace pocos meses declaraba la misma Compañía que su sobrante en el primer trimestre de este año era de sesenta y ocho mil sucres (\$ 68.000) y no falta sino que añadir que va para veinte años que explota, ya la línea toda, ya fracciones, para calcular la enorme pérdida que la Nación ha tenido que sufrir por causa de esta falta de cumplimiento de la Compañía, que si para la empresa es un negocio pingüe, es un notorio perjuicio para el Estado.

ACASO sea conveniente también en este informe manifestar que otro perjuicio que ha irrogado la Compañía ha sido la gestión de desprestigio que ha mantenido contra nuestro Gobierno, al cual ha sabido presentar en el exterior como el verdadero culpable de la situación creada por sólo su falta de cumplimiento, mientras el Ecuador puede quejarse de que una protección injustificada mantiene en su terquedad a la Compañía que no ha querido reducirse a cumplir con las estipulaciones del contrato, menos a rectificar errores antiguos, que son grandes pérdidas para esta Nación.

ES preciso añadir que siempre que la situación económica del país lo ha permitido, la deuda externa fue atendida de manera preferente; y así es notorio que durante los años de 1912, 1913 y hasta julio de 1914, los servicios fueron pagados con toda corrección; mas, la guerra europea trajo el desequilibrio al Presupuesto con la notable disminución de entradas y fue entonces precaria la vida misma de la Nación. La dificultad económica en este tiempo fue de todos los países para que me detenga a explicar las causas que la motivaron en el Ecuador.

2.—Sistema fiscal nacional, con referencia especial a las fuentes de ingresos y la suficiencia de éstos

EL sistema fiscal económico es el observado generalmente por todos los países del mundo: hay contribuciones directas, impuestos asimilados y contribuciones indirectas. Las rentas principales son las de Aduana, siguiendo en importancia las que se recaudan por los gravámenes al tabaco, al aguardiente y a la propiedad territorial. El Presupuesto General dictado por el Congreso de este año, para las operaciones económicas de 1920, calcula los ingresos en \$ 19'995.660, de los cuales se señalan para la importación \$ 8'038.460; para la exportación \$ 4'501.000, y para los impuestos y rentas generales \$ 7'456.200.

EL Ministerio estimó que este cálculo es exagerado; pero si así no fuera, estos datos tienen la bastante notoriedad para que pueda observarse que son insuficientes para atender a la administración de un Estado que comprende una área de más de 700.000 kilómetros cuadrados y que tiene una población de cerca de dos millones de habitantes, razón por la que el Gobierno tiene que ir comprometiendo anualmente su crédito con el fin de saldar en lo posible, por lo menos, los diferentes servicios de administración, aunque con ello crezca su deuda. Tal estado de cosas sería desastroso si no se pudiera calcular el posible advenimiento de una mejora en la riqueza pública y por lo tanto en las entradas fiscales.

EL Ecuador tiene un territorio extenso y rico que no ha podido ser explotado todavía a causa de los inconvenientes de todo orden que han surgido en su vida política; se puede decir que la atención misma del Estado no se fijó nunca con especialidad en el fomento y desarrollo de sus industrias y de sus riquezas. La producción ha estado circunscrita a determinados artículos que por la facilidad inicial de zonas y cultivos no han necesitado de grandes esfuerzos ni han requerido mayores inversiones; pero quedan extensos territorios que no presta a todos los cultivos; tiene abundantes secciones mineras, y cuenta con otras riquezas

naturales que esperan el capital y el inmigrante que las laboren y utilicen. Para ello hacen falta en primer lugar de fáciles vías de comunicación, de accesos al mar, de ramales férreos que pongan en contacto las diferentes secciones de la República, de carreteras que puedan llevar hombres a las prodigiosamente ricas regiones orientales y puedan sacar los productos de ella.

ESTA necesidad esencial ha sido comprendida por la mayoría del pueblo ecuatoriano, que dando de mano a toda otra preocupación se dirige a conseguir este bien, por lo que ha emprendido con constancia digna de admiración y elogio en la construcción de tales obras, a pesar de las notorias estrecheces del Tesoro Público; pero no sin que su empeño sea menos meritorio ni sin que el resultado obtenido hasta aquí sea menos provechoso. El Gobierno por su parte, que sólo en el fomento de la riqueza pública puede encontrar alivio a su situación, desea ayudar con todos sus medios al cumplimiento de estas aspiraciones de mejoramiento y está resuelto a apoyar de manera decidida y eficaz al logro de tan felices iniciativas.

TANTO para el fomento de las obras públicas como para la necesaria consolidación de la deuda pública, considera como de suma necesidad la consecución de un empréstito, para lo cual el Poder Ejecutivo cuenta con varias autorizaciones concedidas por el Congreso. Voy a referirme a las principales.

POR Decreto Legislativo de 11 de octubre de 1913 el Ejecutivo puede contratar un empréstito de dos millones de libras o su equivalente en otra moneda, con un interés que no exceda del seis por ciento anual y el uno por ciento de amortización. Además por Decreto de 25 de agosto de 1914 se autorizó también un empréstito de un millón de cóndores, comprometiendo para su cancelación e intereses, los derechos de exportación que estén disponibles o cualquiera otra renta, a juicio del Ejecutivo. Para los dos millones de libras a que me he referido antes se faculta al Ejecutivo para que afecte las rentas que creyere necesarias, excepto las destinadas a otras obras por Decretos Especiales; decretos a los que me referiré más adelante.

ES de creer que para tales empréstitos se encuentren las facilidades necesarias en Estados Unidos, nación que cuenta hoy con sobra de capitales y que estudia en la actualidad el modo de colocarlos de la manera más ventajosa, para no sufrir los efectos de una perjudicial congestión. Si esa ayuda eficaz puede llegarnos en buena oportunidad y en buenas condiciones, no hay duda que podremos levantar nuestro crédito nacional y prestar una ventajosa cooperación a las obras públicas que se trabajan y que nos redituarán con creces por el esfuerzo económico que hoy estamos obligados a hacer; pues que, según las disposiciones legislativas citadas, el producto de los empréstitos se invertirían en el pago de lo que se adeuda a los Bancos ecuatorianos, en el de los cupones vencidos del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, denominados de Primera Hipoteca, y en la construcción de varias obras. Mas es necesario advertir que muchas de estas varias obras han conseguido del Congreso último, facultad para contratar empréstitos especiales, como expondré más adelante. Es preciso añadir también que varios capitales europeos y compañías sudamericanas han presentado propuestas según las cuales se proporcionaría en magníficas condiciones el capital necesario para la construcción de obras importantes.

3.—Relación entre el sistema fiscal y la reforma monetaria

HAY que rememorar los antecedentes que han puesto a la discusión la reforma monetaria a que se refiere el Programa. En la reunión efectuada en Buenos Aires del 3 al 12 de abril de 1916, se presentaron varios temas de general importancia para América; entre ellos constaba el relacionado con el ESTABLECIMIENTO DE UN PATRON MONETARIO EN ORO, y para este patrón se recomendaba la adopción de una moneda que tenga 0,33437 gramos de peso, de 0,900 de fino. El cambio de sistema monetario implica una complejidad de problemas que no pueden ser subsanados fácilmente; además de que en América hay muchos países que se encuentran en estado trap,

sitorio, por la circulación de papel moneda o con circulaciones depreciadas. Así lo expresó la Comisión ecuatoriana, la que en su informe se limitó a recomendar la adopción del talón de oro en las Repúblicas que aún no lo tienen, para la facilidad de las transacciones mercantiles; y la Comisión primera encargada de dictaminar sobre esta cuestión, llegó a la conclusión de que no era posible el establecimiento de una moneda real de oro, común para todas las naciones de América, y que por ahora sólo era factible la adopción de una moneda de cuenta del peso antes indicado, cuyos múltiplos y submúltiplos se basaran en el sistema decimal y cuyas equivalencias con las unidades monetarias existentes debían establecerse de común acuerdo.

SOBRE la base de los informes aprobados en la reunión de Buenos Aires, el señor Vicepresidente del Consejo Central Ejecutivo y el H. señor Paul M. Warburg, miembro de la Sección de los Estados Unidos, ha formulado un proyecto de convenio para el establecimiento de un fondo de oro internacional en custodia. El proyecto ha sido estudiado y aprobado por varias secciones y debo recordar que la Sección Ecuatoriana aprobó el informe presentado por el Secretario señor don Alberto Bustamante, en el que se reconocía lo beneficioso del proyecto y se aconsejaba que, en consideración a la dificultad que había de que los países que firmen el tratado cambien su actual sistema monetario, se adopte para el objeto del fondo en custodia una moneda compuesta de 0.33437 gramos de oro, de 0.900 de fino, dividida en fracciones o múltiplos de esa unidad.

EL Ecuador tiene adoptado el talón de oro desde 1898, y la moneda acuñada se denomina CÓNDROR que tiene el valor de diez sucres; teniéndose en cuenta que la unidad monetaria es el sucre, de 0,8136 gramos de oro y ley de 0,900 de fino. Con relación al patrón monetario en oro que se trata de establecer, la moneda de oro ecuatoriano sería 24,332326 veces mayor, o sea un $24\frac{1}{3}$ aproximadamente. No me parece demasiado decir que la nueva moneda proyectada vendría a ser exactamente el quinto del dólar americano.

DEBO además informar que el Departamento de Hacienda, que se halla a mi cargo, en vista del informe aprobado por la Sección Ecuatoriana, se dirigió el 16 de setiembre último al Ministerio de Relaciones Exteriores para que instruya a nuestro Ministro en Washington con el fin de que suscriba un Tratado que el Poder Ejecutivo pueda someter al Congreso, sobre establecimiento de un fondo de oro internacional en custodia, con la adopción de un patrón común de cambio que sea la moneda a la que vengo refiriéndome.

INSINUÉ al mismo Departamento que tomara en cuenta las conclusiones a que llega Dn. Alberto Bustamante en su informe al respecto, aprobado por la Sección Ecuatoriana el 21 de marzo del año actual.

4.—Garantías y recursos legales con referencia a empréstitos provinciales y municipales

EN el sistema de nuestra administración política, el Estado atiende a las urgentes necesidades de la República, que está dividida en provincias; tan sólo las circunscripciones seccionales se hallan a cargo de los Municipios, que tienen por principal deber cuidar del saneamiento y embellecimiento de las ciudades y poblaciones, además de otras obligaciones relacionadas con la Instrucción Primaria. Las garantías y recursos legales con referencia a empréstitos son, pues, de dos clases: nacionales y municipales. En los primeros se obligan las rentas llamadas fiscales y en los segundos, las municipales.

AL tratar del N^o 2 de este Informe he manifestado cuantas son las principales autorizaciones que tiene el Poder Ejecutivo para la contratación de empréstitos de carácter general. Además de esas facultades existen también otras que se refieren determinadamente a ciertas obras y objetos. Detallan brevemente esas autorizaciones:

ENTRE las obras que se cuentan como indispensables para el progreso de la República y por lo mismo para su mejoramiento

to económico, se hallan el saneamiento de la ciudad de Guayaquil y la conclusión de varias líneas férreas que se trabajan actualmente. Por Ley de 18 de octubre de este año se crearon rentas para los ferrocarriles de Sibambe a Cuenca, de Quito a Esmeraldas, de Guayaquil a la Costa y para las obras del Muelle y la Aduana de Guayaquil. La Ley, al propio tiempo que crea rentas, concede también al Ejecutivo autorización para que contrate empréstitos en las cantidades necesarias para la ejecución de las obras mencionadas, con la garantía de esas mismas rentas. Los empréstitos en el exterior pueden hacerse hasta con el quince por ciento de descuento sobre el valor total y el interés de hasta el seis por ciento y uno por ciento por amortización anuales.

COMO los impuestos creados en esta Ley son adicionales y hacen excepciones de artículos en detalle, no puede hacerse, por ahora, un cálculo serio de lo que producirán; mas sí juzgo necesario advertir que sin contar con estas nuevas rentas, según el cálculo hecho por la recaudación de 1916, el ferrocarril de Quito a Esmeraldas contaba con la suma de \$ 364.507,05; el ferrocarril de Sibambe a Cuenca con \$ 219.956,13, y el ferrocarril de Guayaquil a la Costa con \$ 14.671,10. Para esta última obra, los Decretos Legislativos de 24 y 31 de octubre de este año señalaron nuevas rentas de Aduana.

LOS ferrocarriles de Quito a Esmeraldas y de Sibambe a Cuenca tienen gran importancia, tanto porque conducen a territorios ricos y a provincias fértiles y de gran población, como porque uno y otro formarán parte del gran ferrocarril intercontinental, práctica y acertada aspiración de un panamericanismo de solidaridad y de progreso.

HE dicho que entre las obras de mayor interés público se halla la de saneamiento de Guayaquil, réstame decir que entre éstas es considerada como primordial la provisión de agua potable en cantidad suficiente a las exigencias de una población que prospera y crece rápidamente. Para la provisión de agua se autorizó a la Municipalidad de Guayaquil, por Decreto de 17 de octubre de este año, la contratación de un empréstito hasta

por ocho millones de sucres, con el interés de hasta el ocho por ciento anual y con la amortización del dos por ciento. El Municipio dará en garantía del empréstito una parte de las rentas destinadas al saneamiento.

EL Decreto Legislativo sancionado el 30 de octubre del año próximo anterior autorizó al Ejecutivo para que contrate un empréstito de hasta un millón de sucres para la reconstrucción del Palacio de la Gobernación del Guayas. El Ejecutivo dará en garantía el solar y edificio que se construya y el servicio de intereses y amortización se hará con el producto de los arrendamientos de la planta baja del mismo edificio: estos arrendamientos están calculados en un producto anual de noventa mil sucres. Es seguro que un Banco ecuatoriano proporcionará el dinero que para esta construcción se necesite.

EL Decreto de 30 de octubre de 1916 faculta a la Municipalidad de Quito para que contrate un empréstito de hasta cuatro millones de sucres para las obras de canalización, pavimentación, luz, fuerza eléctrica y embellecimiento de la ciudad. Para el servicio de intereses y amortización se destinan los fondos especiales que existen para las tres primeras obras mencionadas, cuyo monto anual puede calcularse en \$ 150.000. El último Congreso renovó la autorización del empréstito, aunque la facultad la convirtió a favor de una Junta especial de embellecimiento, que comenzará a funcionar el 1º de enero del año que viene.

HAY otras autorizaciones para empréstitos menores, que creo demás incluir en esta enumeración; pero si analizo que para que los empréstitos que se obtengan sean suficientemente beneficiosos, entre las condiciones ventajosas debe buscarse la del plazo, que en ningún caso podría rebajar de cincuenta años para la completa cancelación de las deudas; pues que de otro modo la nueva obligación que se pudiera contractar no produciría los efectos beneficiosos que de ella se espera.

No creo haber agotado el tema abundantemente, que se presta a una más detenida consideración, en lo referente al crédito municipal y a los factores que lo afectan; más estimo convenientemente redu-

en el razonamiento que dejo hecho a conclusiones que demuestren de modo más esquemático las necesidades y las aspiraciones de la República, en este sentido:

1.—El Ecuador, para levantar su crédito y atender con la posible preferencia al pago de sus obligaciones, necesita la cooperación económica extranjera. Un empréstito de CINCUENTA O SESENTA MILLONES DE DÓLARES, con el interés del 5% anual, amortizable en cincuenta años, daría tiempo para que la Nación cambie y mejore sus métodos económicos e impulse la explotación de la riqueza pública;

2.—Un empréstito de la cuantía indicada serviría para la amortización de la deuda pública actual; para la construcción de vías férreas que desarrollen la riqueza nacional; para el saneamiento de nuestro primero y mejor puerto y para la implantación de otras industrias que se traduzcan en beneficio del Fisco y provecho del país;

3.—Para la amortización del empréstito, además de contarse con las entradas que hoy tiene el Presupuesto de la Nación, se deberían también tener presente las mayores retribuciones que daría el fomento de la riqueza pública; la explotación de un Banco Nacional con su reserva de oro, de conformidad con la ley de la materia; el estanco de los ramos de aguardiente y tabaco que será preciso lo establezca el Congreso Nacional, fuente que, sin constituir un recargo para los menesteres habituales, aumentaría las entradas del Fisco;

4.—Para las facilidades de las transacciones comerciales en América y para llevar a cabo la feliz iniciativa del establecimiento de un fondo de oro internacional en custodia, tendría el mayor acierto la adopción de una moneda de oro de cuenta, común a las repúblicas americanas.

Quito, noviembre 10 de 1919.

(f.) **M. G. Hurtado.**

Informe del Sr. Dr. Alfonso B. Larrea, miembro de la Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión Internacional, acerca del Tema IV del Programa Provisional formulado para el Segundo Congreso Financiero Panamericano

Señor Presidente de la Sección Ecuatoriana

de la Alta Comisión Internacional.

Señor Presidente:

EN el Programa Provisional del Segundo Congreso Financiero Panamericano que debe reunirse en Washington el 12 de Enero del próximo año de 1920, formulado por el Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional, consta, entre otros, el Capítulo siguiente:

«IV. EFECTOS DE LA GUERRA SOBRE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE. NECESIDADES PRESENTES Y DE UN FUTURO INMEDIATO.

1º—¿Hasta qué punto ha influido la guerra sobre los medios de transporte marítimo y terrestre?

2º—Leyes y reglamentos tendientes a fomentar los medios de transporte marítimo entre las Repúblicas americanas.

3º—Remoción de obstáculos que entorpezcan los transportes, por medio de un conveniente servicio de faros y otras ayudas para la navegación, y por medio de convenios referentes a reglamentos de puertos y cuarentena, entrada y salida de barcos, muelles y facilidades para la carga y descarga.

4º—Tarifas de carga.

5º—Seguros marítimos".

DESIGNADO el suscrito por la Alta Comisión en que Ud. preside para informar acerca del Tema que acabo de transcribir, me es honroso someter a Ud. las breves consideraciones que siguen en relación con cada uno de los puntos en aquel comprendidos.

I

¿Hasta qué punto ha influido la guerra sobre los medios de transporte marítimo y terrestre? Necesidades presentes y de un futuro inmediato

ES un hecho generalmente conocido que el trágico paroxismo porque acaba de pasar el mundo en su vida política, alcanzó honda repercusión en sus múltiples actividades económicas, las que experimentaron un grave trastorno en su proceso normal y fecundo. Al par que las industrias agrícola, manufacturera y comercial, la de los transportes marítimos y terrestres, y sobre todo de los primeros, fué singularmente afectada por la gran guerra.

DENTRO de ésta, las causas que contribuyeron a restringir en inusitadas proporciones la comunicación marítima internacional pueden reducirse a las tres siguientes: la terrible campaña submarina, que determinó la pérdida de una cifra enorme de tonelaje mercante e infundió el pánico entre los navegantes pacíficos; las necesidades de los transportes militares a través de los océanos; y las capturas, ya reales, ya simplemente temidas, de las naves mercantes enemigas por los Estados en beligerancia. Estas causas, como es notorio, obraron con su mayor intensidad en

el Continente Europeo, que fué el teatro exclusivo o principal de la conflagración, y en las relaciones de aquel con las repúblicas americanas; pero influyeron también, aunque en menor escala, en el tráfico marítimo de estas repúblicas entre sí.

CONCRETÁNDONOS al Ecuador observamos que, el año 1914 en que se iniciaron las hostilidades en Europa, contaba este país, para el tráfico regular entre sus puertos y los de las demás naciones americanas, especialmente de la costa occidental del Pacífico, con el concurso de cuatro empresas extranjeras de navegación, a saber: «The Pacific Steam Navigation Company», las compañías «Sud Americana» y «Peruana» de vapores, y la «Kosmos»; además de algunas firmas norteamericanas, como W. R. Grace & Co, de Nueva York, que comenzaba a ensayar viajes directos de sus naves, por la vía del Canal de Panamá, entre Guayaquil y los puertos de la Unión. Y, a poco de producido el estado de beligerancia en el viejo continente, semejante organización del tráfico naviero hubo de pasar por graves perturbaciones: «The Pacific Steam Navigation Company» retiró gran número de sus barcos del servicio de escala en los puertos ecuatorianos, y aun llegó, en algunos casos, a la suspensión temporal completa de dicho servicio; actitud más o menos igual adoptaron las compañías «Sud Americana» y «Peruana» de vapores; la «Kosmos» abandonó radicalmente la navegación en este lado del Pacífico; y en cuanto a las naves norteamericanas, su arribo al puerto de Guayaquil vino a quedar muy restringido. La extraordinaria escasez de fletes que se dejó sentir en el Ecuador como inmediata consecuencia de tales perturbaciones, tradújose en grandes dificultades para el movimiento de su comercio de importación y exportación dentro del Continente, en el que las transacciones con los Estados Unidos del Norte ocupan el más importante lugar.

AQUELLAS dificultades subsisten todavía, si bien en menor grado, en el actual momento en que, no obstante haber extendido ya la Paz su manto bienhechor sobre los pueblos, la vida económica de éstos se resiente aún de los profundos trastornos originados por la formidable tragedia cuyos últimos ecos acaban de apagarse. Del intenso anhelo de restauración que palpita hoy en todo el mundo participa también el Ecuador, el que, en el cas-

pítulo de su tráfico marítimo internacional, aspira no solamente a volver a la organización anterior a la guerra, sino a perfeccionar y amplificar esa organización de tal suerte que ella pueda servir eficazmente a las necesidades de su comercio actual y a las que demandare el desenvolvimiento del mismo en un futuro próximo, y aún estimular ese desenvolvimiento. Estas finalidades no han encontrado posibilidad de realización en las condiciones que habían prevalecido hasta ahora en épocas normales, porque el concurso de las empresas navieras precedentemente mencionadas ha pecado de diversas deficiencias. El escaso tonelaje con que ese concurso ha sido prestado; la falta de buques adecuados para el transporte de la abundante producción nacional de frutas frescas; y, sobre todo, la inconveniente práctica de los trasbordos en el Istmo, aún después de la apertura del Canal, en el tráfico con los Estados Unidos del Norte, constituyen, entre otras, un conjunto de circunstancias que han influido e influyen todavía desfavorablemente en el curso fácil e intensivo de las relaciones mercantiles del Ecuador con las demás repúblicas americanas.

El Ecuador que, en pleno período de la guerra, durante los años 1915, 1916 y 1917, a pesar de la escasez de fletes, ha exportado un volumen de 201.890 toneladas con un valor de \$ 96'243.070 (sucres) y ha importado 199.430 toneladas con un valor de \$ 57'447.945 (sucres), cifras que exclusivamente o, por lo menos, en su mayor parte, corresponden al intercambio dentro del Continente y, sobre todo, con los Estados Unidos del Norte, ya que el intercambio con Europa estaba a la sazón casi por completo paralizado, el Ecuador, decimos, ha menester para el cómodo y progresivo desenvolvimiento de sus negociaciones comerciales con los demás pueblos de América, de un sistema de navegación más amplio y mejor consultado que guarde una armonía más perfecta con la importancia de su capacidad mercantil demostrada por los datos numéricos que quedan anotados; de un sistema de navegación que provea a la imperiosa necesidad de un frecuente servicio directo de vapores a los puertos norteamericanos del Atlántico y del mar de las Antillas, eliminando los actuales embarazosos trasbordos en el Istmo; de un sistema de navegación que, extendiéndose hasta los países americanos de la costa atlántica del sur, permita establecer entre ellos y el Ecuador vi-

culaciones económicas que hoy no existen sólo por falta de medios rápidos de comunicación; de un sistema de navegación, en fin, que conceda lugar especial al transporte de la variada y rica producción de frutas frescas con que cuenta el Ecuador, la que pudiera incrementarse todavía en elevadas proporciones si fuese posible disponer de naves adecuadas para exportarlas profusamente no sólo a los puertos del Sur, como hoy se hace en limitada escala, sino también a los del Norte del Continente.

SERIA altamente satisfactorio que las necesidades del Ecuador en la materia de que se trata, fueran consultadas con un criterio atento y benévolo en los programas de intensificación de las relaciones comerciales panamericanas que en la hora presente se trazan en los grandes pueblos del mundo de Colón que, por su admirable potencialidad económica y financiera, se encuentran capacitados para cooperar al desenvolvimiento de sus hermanos menores mediante una esforzada labor que habrá de traducirse en incalculables beneficios comunes.

EN orden a los medios de transporte terrestre sabido es que, en los más importantes de esta clase que son los caminos de acero, no existen todavía en nuestro Continente, salvo reducidas excepciones, como las que ofrecen los Estados Unidos y Méjico en el Norte y Chile y la Argentina en el Sur, sistemas de comunicación entre las diversas Repúblicas, siendo, por tanto, casi todos los ferrocarriles meramente nacionales por su inmediato objeto. Cifrándonos a los del Ecuador y estudiando los efectos en ellos producidos por la guerra, vemos que han sido desfavorables. Este país, no obstante la superficie de su fecundo territorio que pasa de 700.000 kilómetros cuadrados, apenas posee unos 625 kilómetros de líneas férreas, de las cuales la principal es la de Guayaquil a Quito que, partiendo de la costa del Pacífico, remonta la cordillera de los Andes hasta una altura de 3.850 metros. Pero tiene varias importantes líneas en actual construcción y otras en vías de comenzarse. Entre las primeras figuran la de Quito a Ibarra y Esmeraldas, que medirá 365 kilómetros y será en el futuro, como la de Guayaquil a Quito, una parte del grandioso ferrocarril panamericano en proyecto en cuya pronta realización deben interesarse todas nuestras Repúblicas, por la

alta conveniencia que ella les reportará; la de Ambato al río oriental del Curaray; la de San Juan a Riobamba; la de Sibambe a Cuenca; la de Guayaquil a Salinas, balneario de la costa del Pacífico situado en la rica zona petrolífera de Santa Elena; la de Manta a Santa Ana; y la de Bahía de Caráquez a Quito. Entre las segundas merecen especial mención la de Puerto Bolívar a Cuenca y Loja, con prolongación al río oriental de Zamora; y la del citado puerto a Zaruma, valioso distrito minero. Ahora bien, en las actividades que se desarrollan en relación con todas las líneas enunciadas, la guerra ejerció una influencia muy perturbadora al impedir la adquisición en los mercados extranjeros de los materiales indispensables para la continuación de los trabajos principados; al embarazar las gestiones conducentes a obtener en los mismos mercados los capitales que faltaban dentro del país para imprimir un impulso más vigoroso a aquellos trabajos; y al crear dificultades en el tráfico de las líneas en explotación mediante la escasez de combustibles que se produjo entonces por las trabas que se suscitaron para seguir importándolos como anteriormente.

RESTABLECIDO el saludable imperio de la paz, el Ecuador alienta calurosamente el propósito de dar realidad en un futuro inmediato a sus vastos planes ferrocarrileros cuya ejecución fué turbada por la guerra; y para ello necesita del concurso económico internacional que no pudo alcanzar en los días trágicos que, por fortuna, han terminado ya para el mundo. Ojalá que la prestación de ese concurso no tarde en ser un hecho halagador para el progreso de la nación ecuatoriana; progreso que, en este caso, beneficiaría también a las demás naciones hermanas por aportar, según hemos visto, un contingente apreciable a la efectividad del hermoso ideal de unir a todos los pueblos de la libre América con el lazo estrecho y fecundo de las cintas de acero.

II

Leyes y reglamentos tendientes a fomentar los medios de transporte marítimo entre las repúblicas americanas

PARA intensificar la comunicación marítima entre las repúblicas americanas, como medio de obtener el más amplio desarrollo en sus relaciones comerciales y de imprimir mayor robustez al elevado sentimiento panamericano, creemos que la política económica de estas repúblicas debiera cristalizarse, en orden a la finalidad de que tratamos, en disposiciones legislativas y administrativas inspiradas, entre otras, en los principios siguientes:

19 Unificación de los derechos de puerto, a base de la limitación de los mismos a los que representen un servicio prestado a los barcos y sean proporcionales a dicho servicio, como los de faros, etc.; adoptando así la idea proclamada en este punto por el primer Congreso Financiero Panamericano reunido en Washington en 1915;

20 Absoluta igualdad en la situación jurídica de las naves extranjeras con respecto a las nacionales en lo concerniente a los derechos concedidos por las leyes que protegen la propiedad, que prohíben el embargo judicial de las naves listas a emprender un viaje, a no ser por suministros hechos para ese mismo viaje y a falta de fianza, etc.; y en lo que toca a los deberes de pagar impuestos, de someterse a los reglamentos locales relativos al anclaje, carga y descarga, etc.; deberes que han de ser los mismos y obligar por igual a todos los barcos sin distinciones de banderas. Este principio de igualdad con sus derivaciones aquí mencionadas y otras más que son harto conocidas en el Derecho Internacional Marítimo, se encuentra ya adoptado, en todo o en parte, en el derecho positivo de algunas repúblicas de América y en los Tratados de Navegación celebrados por varias de estas; pero convendría, no obstante, que el Segundo Congreso Financiero Panamericano próximo a reunirse en Washington, lo recomendara en sus conclusiones a fin de que se apresuren a incorporarlo

a su legislación aquellas repúblicas que no lo hubieren hecho todavía o que, al hacerlo, no le hubiesen dado toda la amplitud apetecible;

3º Incumbargabilidad, en caso de guerra civil, de los barcos extrajeros surtos en los puertos de un Estado, por el Gobierno de éste, ora para armarlos en guerra, ora para destinarlos a transportes militares;

4º Construcción de diques en los puertos principales de la Nación, para atender a las reparaciones que demanden las naves que visiten dichos puertos;

5º Saneamiento inmediato de las ciudades en que se han presentado la fiebre amarilla, la peste negra u otras enfermedades de carácter igualmente grave. (El Ecuador ejecuta actualmente, con el concurso técnico de la fundación norteamericana Rockefeller, importantes trabajos en pro de la salubridad de Guayaquil, su metrópoli comercial, en la que se registran frecuentes casos de fiebre amarilla durante la estación del invierno; y aunque los resultados hasta aquí obtenidos son bastante halagadores, como quiera que acusan un notable decrecimiento de tan peligrosa enfermedad, sin embargo, no podemos aún afirmar que se haya obtenido la extinción definitiva del mal, porque para ello ha obstado la carencia de los ingentes capitales que reclama la pronta y eficaz terminación de las obras de saneamiento comenzadas); y

6º Reglamentación de un servicio eficiente de auxilios a los barcos que se hallen en peligro de naufragio en la proximidad de las costas de la República.

III

Remoción de obstáculos que entorpezcan los transportes, por medio de un conveniente servicio de faros y otras ayudas para la navegación, y por medio de convenios referentes a reglamentos de puertos y cuarentena, entrada y salida de barcos, muelles y facilidades para la carga y descarga

ESTE número del Programa que estudiamos se relaciona íntimamente con el que antecede, toda vez que, tratándose de obtener el fomento de la navegación marítima entre las repúblicas americanas, es indudable que éstas deben conceder especial atención a todas las medidas que aquí se indican como adecuadas para facilitar los transportes eliminando los actuales embarazos que a ello se oponen. Entrando en el desarrollo de esta materia estimamos que sería útil recomendar a los Gobiernos americanos las labores siguientes:

1^a Reforma del actual servicio de faros, fanales y boyas en el sentido de imprimirle la mayor eficiencia posible de acuerdo con los últimos progresos al respecto, y de extender dicho servicio a todos los puntos en que hoy no exista y en que sea necesario establecerlo para seguridad de la navegación; y

2^a Celebración de convenios internacionales sobre: *a*) reglamentos de puertos y cuarentena, entrada y salida de barcos, a base de la uniformidad de las prácticas que deban informar tales reglamentos, en cuanto lo permitan las circunstancias locales, prácticas que en lo posible han de consultar las exigencias de un rápido servicio de navegación, y tomando como norma, en materia de cuarentenas, los términos del Convenio Sanitario Internacional recientemente pactado entre Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay; y *b*) reglamentos de muelles y facilidades para la carga y descarga, debiendo inspirarse también los convenios de esta índole en el pensamiento de procurar la mayor co-

modidad y prontitud en las operaciones del tráfico marítimo, para lo cual ha de estipularse especialmente la provisión a todos los puertos de cierta importancia comercial de un sistema de muelles dotados de los elementos más aptos para atender convenientemente al servicio de carga y descarga de las naves.

IV y V.

Tarifas de carga y seguros marítimos

POR punto general cabe afirmar que las tarifas de carga vigentes en las diversas líneas de navegación que existen en la actualidad entre las repúblicas americanas, son excesivamente altas; por lo cual, dentro del programa de las labores encaminadas al incremento del tráfico marítimo en nuestro Continente, aparece digna de recomendación la idea de procurar la reforma de aquellas tarifas sobre bases más liberales, particularmente en lo relativo a los fletes de ciertos artículos alimenticios de gran consumo y de los artefactos necesarios para las industrias agrícola, minera y manufacturera. Para obtener este resultado, acaso sería un medio muy eficaz la acción conjunta de las Cámaras de Comercio de las naciones americanas inspirada en el plan de llegar a una inteligencia al respecto con las empresas navieras.

EN cuanto a los seguros marítimos, consideramos conveniente que las repúblicas de América procedan a uniformar su legislación acerca de esta materia, y a reducir, dentro de ciertos límites, los derechos fiscales que gravan los negocios del género indicado. Estas medidas contribuirían a la mayor extensión y prosperidad de las empresas de seguros marítimos, las que indudablemente constituyen un apreciable factor en el desarrollo de la navegación.

Conclusión

TERMINO aquí el presente breve informe consignando mis deseos porque él pueda ser de alguna utilidad para las elevadas finalidades que persigue el Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional, a la que tengo la grata honra de pertenecer en la Sección del Ecuador.

Quito, octubre 13 de 1919.

(f.) **A. B. Larrea.**

Informe del Sr. Dn. Rafael Vásquez G.,
miembro de la Sección Ecuatoriana de
la Alta Comisión Internacional, acerca del
Tema V del Programa Provisional formula-
do para el Segundo Congreso Financiero
Panamericano.

Señor Ministro de Hacienda,

Presidente de la Sección Ecuatoriana

de la Alta Comisión Internacional.

Señor Ministro:

NO me incumbe discurrir sobre la importancia excepcional y las trascendentales consecuencias del próximo Segundo Congreso Financiero Panamericano que se reunirá en Washington el 12 de enero del entrante año de 1920: estas materias han sido ya dilucidadas por otro de los miembros de la Sección Ecuatoriana. Correspóndeme a mí, únicamente, estudiar las «*Medidas encaminadas a facilitar el intercambio mercantil entre las repúblicas americanas*» una de las cuestiones que comprende el Programa Provisional del antedicho Congreso y que yo la estimo como una de las más prácticas entre las que han sido sometidas a la consideración de nuestra Sección Ecuatoriana,

PERO, antes de detenerme en cada una de las medidas indicadas por el Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional, creo oportuno hacer algunas apreciaciones generales acerca del intercambio mercantil entre nuestra República y la de Estados Unidos. Verdad es que en el Programa Provisional se extiende esa cuestión al comercio internacional de todas las repúblicas sudamericanas; mas, juzgo que nosotros debemos concretarla al que sostiene nuestra Nación con la Norteamericana, sobre todo en la parte que se refiere al comercio de importación del Ecuador.

BLOQUEADOS, durante la guerra, los puertos de Alemania, país que suministraba al nuestro más de la mitad de los artículos que necesitábamos; casi cerrados los puertos de las naciones aliadas al comercio de exportación; destinada hasta su marina mercante a las operaciones bélicas; corriendo serio peligro las pocas naves que se arriesgaban al transporte de mercaderías, tenía, necesariamente, que extenderse e intensificarse el comercio ecuatoriano con los Estados Unidos de Norte América, que era casi el único país en donde podían proveerse los mercados ecuatorianos de la gran parte de los artículos que, antes de la guerra, se los traía de Europa.

LA gran Nación del Norte se encontró, se puede decir, dueña del comercio del Ecuador, como fue, relativamente, a las circunstancias en que se hallaban, dueña también del comercio de las otras repúblicas sudamericanas. Estados Unidos, con la perspicacia y genio mercantil e industrial que le caracteriza, aprovechó de la magnífica oportunidad que se le presentaba y correspondió a la excepcional situación en que la conflagración europea le colocara, inundando con sus productos las plazas de comercio sudamericanas.

TERMINADA la guerra, muy natural y muy explicable es que Estados Unidos quiera seguir gozando de la supremacía mercantil, industrial y económica de los demás países de nuestro Continente, supremacía que le concedieron los efectos que el gran conflicto produjo en el intercambio comercial de todo el Universo.

MAS, para conservar esa preponderancia, o para, sostener, por lo menos, la competencia que le harán, que ya comienzan a hacerla, las naciones europeas para recobrar los mercados perdidos durante la guerra, es indispensable y deben figurar entre las medidas encaminadas a facilitar el intercambio mercantil de los Estados Unidos, no ya tan sólo con nuestra República, sino también con las demás de nuestro Continente, una inteligente y eficaz comprensión y adaptación de los métodos y prácticas del comercio de exportación europeo, y en particular de los que usaba Alemania en sus relaciones mercantiles con nuestros países. Sería muy prolijo el considerar aquellos métodos y el enumerar aquellas prácticas; pero no es posible prescindir de la que se refiere al crédito, una vez que es la que menos han comprendido los exportadores norteamericanos.

ILIMITADO fue el crédito que el comercio de exportación alemán concedió al nuestro. Conocida la honradez del cliente, le despachaban, sin recelo alguno, las mercaderías que solicitaba, exigiéndole tan sólo un pagaré o la aceptación de una letra de cambio, a plazo convenido, de ciento ochenta días, por el valor de las remesas. En otras ocasiones, abrían los exportadores europeos, principalmente, como he dicho, los alemanes, una cuenta corriente con sus clientes ecuatorianos. Este crédito no acostumbra abrir a nuestros comerciantes los exportadores norteamericanos, siendo así que sin aquél, no es posible casi ni concebir un intercambio mercantil: el crédito es una de las bases indispensables de las relaciones económicas y comerciales de las naciones todas y de todos los individuos entre sí. El pago de contado que, en la mayor parte de los casos, exigen los exportadores norteamericanos, no pueden afianzar y menos ampliar el comercio de exportación de Estados Unidos en nuestra República. Por esto es que estimo la concesión de ese crédito como la más eficiente medida que debo someter a la consideración de Ud., para que sea propuesta a la del Segundo Congreso Financiero Panamericano.

EL comercio de exportación de Estados Unidos debe también atender al embalaje de las mercaderías; éste ha sido muy descuidado por los exportadores norteamericanos: se podría afir-

mar que de lo único que se preocupan es de cubrir con algo o de encerrar en algo los artículos que les compramos, imaginándose que se trata del tráfico mercantil por las líneas férreas entre los diversos Estados de la Unión Norteamericana, sin cuidarse, por otra parte, de la calidad especial de aquellos artículos para entonces asegurar su remisión de manera que las mercaderías no sufran deterioro, ni se hallen expuestas a los peligros y contingencias de robo, deterioro, etc., en su transporte hasta el lugar del destino. Los empacadores europeos se han distinguido no sólo por la perfección del embalaje, sino hasta por el exquisito gusto, el arte con que han acondicionado los artículos que han debido remitir a las repúblicas americanas: ésto ha constituido una positiva garantía que han dado al comercio de aquéllas. Como se trata de tomar las medidas adecuadas para facilitar el intercambio comercial entre las repúblicas americanas, el embalaje, indudablemente, tiene que ser contado entre esas medidas, aun cuando ese punto no consta formulado en el Programa Provisional del Segundo Congreso Financiero Panamericano.

OTRO tanto debo decir acerca de las facturas: los exportadores norteamericanos no especifican, como hacen los europeos, las diferentes mercaderías que remiten, según su especie y calidad; tampoco ponen mucho cuidado en la enumeración de las mismas, relacionándola con los artículos: todos estos detalles son de gran importancia para los importadores y de gran interés y hasta necesidad para las Oficinas de Aduana de nuestra República, ya que las facturas constituyen uno de los antecedentes para el cobro de los derechos aduaneros y para las operaciones y cálculos de los comerciantes.

TERMINARÉ esta parte manifestando que los industriales y comerciantes de los Estados Unidos tienen que convencerse de que su aforismo *anunciar es vender*, no es muy exacto, si, por otra parte, no prestan facilidades para las compras, mediante la discreta concesión de crédito en favor de los importadores sudamericanos y mediante el prolijo acondicionamiento de las mercaderías que despachan a nuestras repúblicas y demás formalidades establecidas y practicadas por el comercio europeo.

PASO ahora a ocuparme en aquellas medidas sugeridas en el mencionado Programa.

I

La Convención sobre Viajantes de Comercio

COMO los viajantes de comercio o agentes propagandistas de casas o empresas manufactureras o comerciales extranjeras, recorren nuestros países provistos de los muestrarios que acreditan los artículos que pueden proporcionar y sus calidades particulares, esta cuestión de los viajantes de comercio se relaciona directamente con las Leyes de Aduana y Reglamentos Fiscales de cada nación, que determinan los impuestos a que se halla sujeta la introducción de mercaderías y las formalidades que deben acompañar a su desembarco y tránsito.

EL peculiar destino que tienen esos muestrarios, que no es otro que el de su exhibición, y no el de su venta, modifica, sin duda alguna, las razones que asisten a un Estado para gravar con impuestos los artículos extranjeros que se introducen a un país para venderlos dentro de él. Pero, por el mismo motivo, y en caso de que se declaren libres de derechos aduaneros a los muestrarios o se conceda siquiera una rebaja en su favor, se hace más necesario someterlos a los Reglamentos Fiscales sobre registro e inspección de su contenido, para evitar los fraudes que pudieran cometerse; precisa también la identificación, por dentro así, de los agentes viajeros y, además, exigirles las debidas seguridades para el reembarco de los muestrarios, llenado su objeto especial, esto es, su propaganda, en beneficio de las fábricas o casas que representan los agentes viajeros.

SOBRE esta cuestión—que ya fue propuesta a la Alta Comisión Internacional, reunida en Buenos Aires—los Delegados Ecuatorianos presentaron, oportunamente, su informe. Como me cupo el honor de formar parte de la Delegación de nuestro Perú pública, y como suscribí el aludido Informe, me remito a aquél, en el punto relacionado con la *Convención sobre Viajantes de Comercio*.

mercio, con tanta mayor razón cuanto que lo expuesto por los Delegados Ecuatorianos fué plenamente aprobado por la Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión Internacional, en que Ud. dignamente preside. Sólo debo agregar que sería muy conveniente que las Municipalidades de nuestra República deroguen el impuesto que cobran a los agentes viajeros confundiendo y colocándoles en la misma condición que a los vendedores ambulantes, sin razón alguna que justifique esta falta de conocimiento del verdadero fin que persiguen los viajeros de comercio enviados a nuestro país por las compañías y casas de comercio extranjeras, accediendo a lo que con razón piden países como Estados Unidos y otros, en el sentido de que no se pongan obstáculos a los agentes viajeros, imponiéndoles muchos y complicados gravámenes, hasta personales.

II

La Convención sobre un Fondo Internacional de Oro en Custodia

CON sobra de razón, el Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión ha manifestado que el establecimiento de ese fondo internacional — que acarrearía grandes ventajas — ofrece sus dificultades en su aplicación práctica, la que, por otra parte, agregó yo, es el objeto de la resolución de las diferentes cuestiones sometidas al estudio de las Secciones que componen la Alta Comisión.

EL establecimiento de un fondo internacional de oro en custodia se ha ideado para facilitar el pago de créditos que pudiéramos llamarlos externos en las relaciones mercantiles internacionales, sin que haya necesidad de ocurrir a las letras de cambio ni a la remisión directa del dinero.

ESTA cuestión ha sido ya estudiada por el señor don Alberto Bustamante, distinguido miembro de la Sección del Ecuador de la Alta Comisión Internacional. El señor Busta-

mante manifiesta que, según el proyecto formulado por el Consejo Central Ejecutivo, los Gobiernos que lo acepten deben reconocer la existencia en custodia de un fondo de oro internacional, constituido por los depósitos de oro hechos dentro de la jurisdicción de uno de ellos con el objeto de pagar deudas en la del otro. Los Gobiernos, en consecuencia, tendrán que garantizar la inviolabilidad del fondo así formado, respetándolo y haciéndolo respetar en todo caso, aún en el de guerra.

REMITIÉNDOME al completo estudio del señor Bustamante—que fué aprobado por nuestra Sección Ecuatoriana— juzgo que debe ser comprendido entre las exposiciones que van a remitirse al Consejo Central Ejecutivo de Washington, para que lo tome en cuenta el Segundo Congreso Financiero Panamericano, cuya reunión se acerca ya, recomendando, de una manera especial, la conclusión segunda, a saber: «Que se estudie la conveniencia de que en el respectivo Tratado se determine el valor de las monedas de oro que actualmente tienen acuñadas y en circulación las naciones que aprueben el Tratado, con relación a la unidad monetaria de cuenta, cuya adopción recomendó la Alta Comisión Internacional en la Conferencia de Buenos Aires, de abril de 1916». Debe también recomendarse la conclusión tercera: «Que en el Tratado se estipule que las Altas Partes Contratantes se comprometan a entregar y permitir el retiro, fuera de su territorio, de aquella parte del fondo de oro internacional en custodia que, como saldo, pertenezca a la otra o a sus súbditos, cualesquiera que sean las circunstancias en que se hallen, ya en sus relaciones mutuas, ya con respecto a otra nación».

III

Acarreo de paquetes postales y reducción en las tarifas postales

El intercambio mercantil internacional ha hecho, sin que se pueda dudar, una gran conquista con el acarreo de mercaderías en paquetes postales; con este magnífico sistema se ha consultado la rapidez y la seguridad en la adquisición de lo que un individuo necesita proveerse en el extranjero para atender a sus necesidades personales, a las de su familia y, en la generalidad de los casos, a las necesidades de los que ejercen el comercio.

Por desgracia, el intercambio de paquetes postales no se ha establecido todavía de una manera universal entre todas las naciones, ni conocemos ningún Tratado que las obligue; apenas si existen Convenios o Convenciones particulares entre algunas de las Repúblicas de nuestro Continente.

SERÍA, por lo mismo, de desear que la próxima Segunda Conferencia Financiera Panamericana se ocupara preferentemente en considerar los términos de un Tratado que estableciera el intercambio de paquetes postales entre todas nuestras naciones, fijando el peso máximo que deben tener, aumentando el que actualmente se usa y se permite y, si fuera posible, unificando el porte de franqueo para todos los países signatarios del Tratado, previa reducción de las tarifas postales a que están sujetos los paquetes actualmente. De esta manera se afianzaría y fomentaría esta modalidad que se ha introducido en el comercio o entre los pueblos americanos, debiendo organizarse oficinas especiales que atiendan oportuna y eficazmente a la pronta remisión de los paquetes al lugar de su destino. El Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional debe tener en cuenta las facilidades que varias de las naciones europeas prestan a la introducción y remisión de paquetes postales; entre aquéllas, han sido Alemania, Inglaterra y Francia las que mejor han atendido a este servicio.

IV

Medios de comunicación cablegráfica. Telegrafía inalámbrica

GENERALMENTE se cree que el servicio cableográfico está destinado a la transmisión de noticias, a informar al universo de los grandes acontecimientos que se realizan en cualquier punto de nuestro planeta. Este es casi un convencimiento que, por otra parte, está apoyado por las enormes secciones que la prensa dedica al servicio de las noticias mundiales transmitidas por el cable.

PERO ya es tiempo de que la comunicación cablegráfica se ponga, como se debe, al servicio de los intereses del comercio, sobre todo en nuestro Continente, intereses que afectan más directamente, más prácticamente a los países americanos que muchas de las noticias que se nos comunican por el cable.

EL movimiento industrial, mercantil, financiero y económico de nuestras naciones conviene que sea diariamente conocido; ese movimiento está sujeto a continuas variaciones, a repentinas transmudaciones que influyen directamente en las relaciones económicas y financieras internacionales, en el comercio de importación y exportación de los diferentes pueblos entre sí. La actividad constante de las Bolsas y Cámaras de Comercio; la inconstante y mutable cotización de valores y mercaderías; la acumulación o falta de estas últimas en los diversos y grandes mercados en los que se proveen los que las necesitan; el tráfico de la marcha mercante; las exigencias del comercio que, en la mayor parte de los casos, requiere inmediata satisfacción, no siendo la mejor la que se refiere a la colocación de fondos en el exterior, mediante las operaciones de cambio: todo, todo reclama urgentemente que la Segunda Conferencia Financiera Panamericana estudie con la debida atención asunto tan importante como es el que se refiere a la comunicación cablegráfica o por la telegrafía inalámbrica, para

que sirvan práctica y eficazmente, como he dicho, a los intereses financieros, mercantiles y económicos de todos los países del Continente Americano.

ENTRE los múltiples medios de conseguir ese anhelado objeto, tienen que figurar, necesariamente, el dar una mayor extensión a las líneas cablegráficas, el aumento de las instalaciones de telegrafía inalámbrica, y, ante todo y sobre todo, la concesión de tarifas privilegiadas, para los despachos de los hombres de negocios y comerciantes, despachos, claro está, que traten exclusivamente de asuntos mercantiles o económicos.

PLAUSIBLE sería también el que así como existen agencias de noticias, encargadas de transmitir las a todo el mundo, de igual manera se establecieran agencias especiales destinadas a comunicar a todos los países americanos, diariamente, el movimiento financiero, económico y comercial de los lugares en que aquellas agencias se establezcan; así se prestaría un gran servicio, no sólo a los individuos, sino a los mismos Gobiernos americanos.

V

Reglamentos aduaneros uniformes. Prevención de la práctica de asignar a los efectos, en las declaraciones de exportación e importación, un valor menor del que realmente posean

LA primera de las dos cuestiones anteriores fue ya tratada en el informe que la Delegación Ecuatoriana presentó a la Alta Comisión Internacional que se reunió el año 1916 en Buenos Aires: en ese documento quedó sintetizado nuestro Reglamento de Aduanas y las prácticas que se observan en el Ecuador relativamente a la expedición e introducción de la carga por los puertos de la República. Como esta misma cuestión figura en el Programa Provisional de la Segunda Conferencia Financiera Panamericana, creo que sería oportuno agregar el informe en referencia a las diversas exposiciones que van a ser enviadas al Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Internacional,

RÉSTAME sólo agregar que, especulativamente, se puede considerar un Reglamento uniforme de Aduanas; en la práctica encontraría muchas dificultades su ejecución, ya que las aduanas de un país tienen necesariamente que someterse, no sólo a las peculiares condiciones administrativas y fiscales de ese país, sino también hasta la situación topográfica y geográfica en que se encuentran colocados sus puertos. Todas estas circunstancias que varían en cada Nación y en cada uno de sus puertos, influyen poderosamente en la reglamentación de su servicio aduanero, ya que con él se regula el intercambio mercantil internacional, se facilita la percepción de los impuestos que gravan la importación y la exportación, y se evitan los fraudes que se pudieran cometer.

CON todo, hay puntos en que pueden convenir todos los países americanos, como serían: el pronto despacho de los buques mercantes, consultando la rapidez de su carga y descarga; las facilidades para el reembarco de bultos destinados a otro puerto; las facilidades, asimismo, para el tránsito de mercaderías de comercio internacional por el territorio de los distintos países, simplificando, hasta donde sea posible, la documentación requerida para esta operación, sin perjuicio de tomar todas las medidas necesarias para prevenir el fraude, como lo recomendó la Sección Argentina de la Alta Comisión Internacional.

EL Consejo Central Ejecutivo propone también el estudio de la prevención de la práctica de asegurar a los efectos, en las declaraciones de importación y exportación, un valor menor del que realmente tienen. Para que dé resultados práctica esta prevención, ha de ser preciso que se establezcan sanciones pecuniarias internacionales para los casos de dolo o fraude en las declaraciones falsas sobre el verdadero valor de la mercadería. Pero, estimo que siempre será nugatoria aquella sanción, ya que resulta muy difícil, si no imposible, la debida comprobación de la mala fe y del engaño de los que asignan a sus mercancías un valor menor del que realmente tienen. Para esto sería preciso comprobar el verdadero importe, rastreándolo hasta el minuto contrato en virtud del cual han sido adquiridos los artículos que se importan o exportan; mas, sobre ser difícil, como he dicho, y

tardío el procedimiento, pudiera suceder que en los mismos contratos se falseara la verdad, como se falsea en las facturas y conocimientos.

VI

Establecimiento de puertos libres

SI he de hablar con franqueza, juzgo que muchas de nuestras repúblicas latino-americanas no se encuentran todavía en condiciones de establecer esa clase de puertos. La intensidad del movimiento mercantil es diferente entre ellas, pues, mientras algunas, como Estados Unidos de Norte América, Argentina, Brasil y Chile pueden presentar estadísticas de comercio internacional que sorprenden por las enormes cifras que alcanzan, el número de vapores mercantes que llegan a sus puertos y por el asombroso tonelaje de las mercaderías que acarrean, las estadísticas de otras naciones centro y sudamericanas no alcanzan, ni con menos, los guarismos a que suben las grandes repúblicas comerciales de nuestro Continente. A esto debe agregarse que los impuestos de aduana, forman el mayor renglón de los recursos económicos de que puede disponer el Fisco en el Ecuador y en casi todas las naciones americanas; de ahí también que no vendrán fácilmente en el establecimiento de puertos libres en sus respectivas costas. Mas, si esa clase de puertos los han de abrir las grandes potencias comerciales americanas para favorecer el intercambio mercantil con las otras, entonces sería de aplaudirse y apoyarse el propósito.

VII

Provisión de almacenes para el depósito de las mercaderías

ENTIENDO que aquello de provisión de almacenes para depósito de mercaderías, se refiere a los Warehouses o Bonded-Warehouses; esto es, almacenes de depósitos en donde las mercaderías importadas deben permanecer hasta que se paguen los

respectivos derechos de aduana o sean éstas negociadas o recu-
barcadas, dando así, al importador y negociante todas las facili-
dades posibles.

EN 1803, Inglaterra adoptó este sistema con resultados posi-
tivos y beneficiosos para su comercio, y desde entonces, ha ve-
nido dando leyes sobre la materia que han fomentado y garanti-
zado su comercio y entradas fiscales.

LOS almacenes o depósitos pueden ser fiscales o particula-
res, con permiso de las autoridades respectivas.

LOS certificados de tales depósitos son negociables y endo-
sables.

ESTOS almacenes de depósito deben ser adoptados, princi-
palmente, en los grandes países comerciales, porque así facilitan
el intercambio mundial, extendiendo enormemente sus relaciones
comerciales; por esto juzgo que merece ser recomendado al es-
tudio del Segundo Congreso Financiero y el Gobierno del Ecuador
debe, también, estudiar la manera de establecer mejoras de
esta naturaleza que incrementan el comercio internacional.

VIII

TODO lo anteriormente expuesto someto al ilustrado estu-
dio de la Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión Internacional,
para que, después de considerarlo atentamente, vea lo que sea
oportuno remitir al Consejo Central Ejecutivo de la Alta Co-
misión.

Del señor Ministro obsacamente servidor,

(F.) *R. Vasconez G.*

Quito, Octubre 16 de 1919.

Informe del Sr. Dr. Manuel R. Balarezo,
miembro de la Sección Ecuatoriana de la
Alta Comisión Internacional, acerca del Ca-
pítulo VI del Programa Provisional formu-
lado para el Segundo Congreso Financiero
Panamericano.

Al Señor Presidente de la Sección Ecuatoriana
de la Alta Comisión Internacional.

Señor:

CUMPLO con el honroso encargo que se me confió, y tengo el agrado de manifestar a usted lo que, en mi concepto, pudiera hacer presente la Sección Ecuatoriana en que usted preside, a la Delegación de esta República ante el Segundo Congreso Financiero Panamericano — cuya reunión en Washington se aproxima, — acerca de los puntos que contiene el Capítulo VI del Programa Provisional remitido a usted por el señor Presidente del Consejo Central Ejecutivo de la Alta Comisión Intercontinental.

DICE así el indicado Capítulo.

«VI. — DESARROLLO DE UNA LEGISLACIÓN CONFORME DE CUANTO A :

1. Letras de cambio y cheques; conductos de carga y recibos de almacenes de depósito.

2. Contratos relativos a la consignación de mercaderías en el comercio exterior, y condiciones que afecten la aceptación o rechazamiento de las mismas.

3. Arbitraje comercial; celebración de convenios entre las Cámaras de Comercio de las repúblicas americanas, con referencia especial a los convenios celebrados entre las Cámaras de Comercio de Buenos Aires, Montevideo y Guayaquil y la Cámara de Comercio de los Estados Unidos.

4. Patentes y derechos de autor; protección de marcas de fábrica, especialmente por medio del establecimiento de las oficinas internacionales para el registro de marcas de fábrica y de comercio en La Habana y en Río de Janeiro.

5. Derecho marítimo.

AHORA bien, con respecto a legislación sobre letras de cambio, la Sección Ecuatoriana ha dado a conocer, de la manera más concluyente y decidida, su criterio favorable a la uniformidad de dicha legislación en los términos del proyecto arreglado por el Consejo Central Ejecutivo, y trabaja resueltamente, desde el mes de septiembre de 1918, para que el Congreso del Ecuador dicte una ley especial en esta materia, aun sacrificando algunas opiniones relativas a puntos particulares, sin lo cual una obra de unificación es realmente imposible.

EL Ecuador no se adhiere todavía a la Convención de la Haya, de 1912, relativa a letras de cambio y pagarés a la orden; pero si entre tanto llega a conformar su legislación interna con el Reglamento Uniforme, acordado por la misma Convención, como lo tiene aprobado una de las Cámaras Legislativas—la de Diputados—, habrá contribuido práctica y eficazmente a la uniformidad de legislación justamente deseada.

A ESTE propósito, al tratarse de la capacidad personal de los signatarios de una letra de cambio, uno de los objetos peculiares de la comunicación dirigida a usted por el señor Presidente del Consejo Central Ejecutivo, el 10 de septiembre último, la Sección Ecuatoriana se ha decidido también por el texto concilia-

torio y más ampliamente favorable a la validez de las obligaciones contraídas, que consta del artículo 74 del proyecto mencionado, y estima que la determinación de aquella capacidad por sólo la ley del lugar del contrato, se aparta más de la norma clásica relativa a la Ley Nacional y facilita menos el intercambio comercial, que el referido artículo 74.

ASÍ, pues, a mi modo de ver, la Delegación Ecuatoriana pudiera muy bien abstenerse de formular por su parte ningún voto nuevo tocante a legislación uniforme sobre Letras de Cambio, por no ser necesario formularlo, sino poner en práctica lo aprobado en la Conferencia de Buenos Aires, en lo que el voto se refiriese cabalmente a la conveniencia de llevar a cabo, en el campo de los hechos reales, los acuerdos tomados en dicha Conferencia; y por lo que hace a la cuestión sobre la ley que ha de regular la capacidad jurídica de los signatarios de una letra de cambio, me permito con el voto del Banco Ecuadoriano inclinarme a la continuación del susodicho artículo 74, sin perjuicio de aceptar la que el Congreso designare, como medio de uniformar pronto y definitivamente la legislación sobre este punto.

EN cuanto a la legislación uniforme sobre cheques, entiendo que conviene tener a la vista el informe emitido por el Banco del Ecuador, a 29 de Marzo de 1919, y publicado en «Razón de los trabajos efectuados por la Sección Ecuatoriana de la Alta Comisión Internacional.—Quito.—Imprenta y Encuadernación Nacionales.—1919»; pues los votos o proposiciones de la Delegación Ecuatoriana que difiriesen sustancialmente de aquel informe, no contarían, quizá, a lo menos por ahora, con la suficiente probabilidad de ser acogidos o autorizados por el Poder Legislativo de esta República.

LO cual no obsta, desde luego, a que se pudiese fijar el constitutivo esencial y específico del cheque, entre los demás documentos de crédito, puesto que, de lo contrario, su figuración en el comercio, y sus leyes propias, carecerían de razón de ser.

PARECE exigir el cheque la existencia de una cantidad de dinero en poder del librado, destinada a hallarse a disposición del

librador, quien puede recogerla por sí o por medio de otra persona, sin subordinación a ningún otro negocio entre las mismas partes.

SI esto es así, el cheque se diferencia ya de la letra de cambio, en que ésta requiere solamente, como provisión de fondos a su vencimiento, una cantidad exigible por el librador al librado, aunque sea como resultado de negocios o compensaciones anteriores.

O, EN otros términos, parece que mediante el giro de una letra de cambio puede el librador cobrar una deuda al librado, o también disponer de fondos en caja, que tenga en poder de éste, mientras que, por medio de cheques, podrá sólo disponer de fondos en caja, destinados a este objeto.

LAS condiciones de seguridad y celeridad, la simplificación de formas, las responsabilidades civiles y penales, y aun el timbre fiscal del documento, deberían, pues, variar en armonía con el distintivo esencial que definitivamente se reconozca entre la letra de cambio y el cheque; y, por lo mismo, la solución de estas cuestiones consecuenciales, depende del criterio que prevalezca o rija sobre el constitutivo fundamental de que se trata.

CREO, sí, que, tanto con relación a las letras de cambio, como respecto a los cheques, sería de verdadera importancia un voto por el cual las naciones concurrentes al Congreso reconociesen la conveniencia de que sus jueces nacionales acepten los protestos y autenticaciones de firmas, extendidos en territorio extranjero, ora conforme a la ley que rija en dicho territorio, ora conforme a la ley de la nación a que los jueces perteneciesen, debiendo, en este segundo caso, los cónsules de esta nación, hacer las veces de los funcionarios públicos que en el territorio de la misma hubieran intervenido para la validez de tales protestos y autenticaciones.

ASÍ, por ejemplo, si, girado un cheque o una letra de cambio en el territorio del Ecuador sobre Nueva York, se protestase de pago, debería bastar que el protesto se extienda y la firma se

auténtique, en caso necesario, con intervención del Cónsul Ecuatoriano, en la forma prescrita por las leyes ecuatorianas, para que el tenedor sea admitido a reclamar el reembolso contra el girador, ante los jueces ecuatorianos, sin necesidad de que tales actos se verifiquen en conformidad con las leyes de Nueva York, y de que se presenten autenticadas estas leyes en los tribunales del Ecuador.

* * *

ACERCA de conocimientos de carga y de protección de marcas de fábrica, el pensamiento de la Sección Ecuatoriana se halla manifestado desde antes de ahora mediante la aprobación de los informes que se leen en las páginas 121 y 142 de la publicación arriba citada, relativa a los trabajos efectuados por la propia Sección.

NADA es tampoco necesario añadir hoy por lo que mira a arbitraje comercial, una vez que el Programa Provisional menciona cabalmente como una de las bases de estudio, el convenio celebrado entre la Cámara de Comercio de Guayaquil y la de los Estados Unidos.

LAS patentes de invención se rigen por la ley especial de 1880, la que estimula grandemente, no sólo los nuevos inventos, sino también la importación de máquinas o métodos de fabricación que no fueren todavía conocidos en la República; ley que ha sido constantemente aplicada sin ninguna observación que indicase necesidad en su reforma.

LA ley que ampara los derechos de autor en materia literaria y artística es la de 3 de Agosto de 1887; y, a la verdad, tanto respecto de su contenido, como de lo que se refiere a patentes de invención y a derecho marítimo, la muy relativa extensión de la actividad ecuatoriana, no ha hecho aún sentir vígicamente una exigencia de legislación autódica, ni siquiera con los pueblos cercanos o de la misma América Latina.

FINALMENTE, en lo relativo a contratos sobre compraventa de mercaderías en el comercio exterior, entiendo que la

Delegación Ecuatoriana podría aceptar la ley uniforme que se acordase en el Congreso, pues algunos casos de experiencia enseñan que, para los comerciantes ecuatorianos, lo importante sería que hubiese tal ley, sin consideración a sus pormenores.

* * *

NO concluiré, señor Presidente, sin exponer que la más amplia y perfecta legislación uniforme sería estéril, sin embargo, para el adelanto de las relaciones internacionales de comercio, si acaso no fuere acompañada constantemente por un respeto, asimismo uniforme, de todos los Estados a las leyes comunes, y, sobre todo, a la ley por excelencia, protectora de todas las demás leyes, la que manda a las naciones poderosas reservar la vía diplomática y el uso de la fuerza en defensa de los intereses de sus súbditos en el territorio de las naciones débiles, sólo para el caso en que tales súbditos no tengan ya a quién recurrir en demanda de reparación, cuando en su perjuicio se violaran las leyes, según las instituciones de la nación en cuyo territorio se hallasen radicados dichos intereses.

JUZGO, pues, que la Delegación Ecuatoriana prestará un servicio especialmente valioso a su Patria y también, por ventura, a algún otro pueblo del continente Americano, si obtiene del Congreso un voto por que las Naciones en él representadas se abstengan de emplear la vía diplomática para proteger los intereses dichos de sus súbditos, fuera de los casos estrictamente ceñidos al Derecho Internacional.

Y TERMINO, señor, aunque con la plena certeza de que este informe no contiene casi nada, o el temor de que, talvez, no contiene nada, de lo muchísimo que verdaderamente hubiera debido expresar, según los altos fines a que él se dirige.

SEÑOR PRESIDENTE,

(f.) **M. R. Balarezo.**

Quito, 14 de noviembre de 1919.

