

E-33

RESUMEN HISTORICO
DE LA
DEUDA EXTERNA
DEL
ECUADOR



QUITO
TALLERES DE «EL COMERCIO»
1923

RESUMEN HISTORICO DE LA DEUDA EXTERNA DEL ECUADOR

1834

Por la Convención de 1834 el Ecuador se hizo cargo del $21\frac{1}{2}\%$, de la primitiva Deuda Colombiana, o sea de £ 1.424.579, con más los intereses atrasados que montaban a £ 683.798.—

1834—1854

Durante este período el Ecuador no hizo pago alguno por cuenta de los intereses de la Deuda.

1855

En este año se hizo el siguiente arreglo:

1o. — Se fijó el valor total de la deuda (por capitales) en £ 1.824.000 en las que quedaron incluídas £ 400.000 en compensación de £ 1.000.000 de intereses atrasados.

2o. — El saldo de los intereses atrasados ascendía a £ 1'482.120. — De esta suma se condonaron £ 400.000.—; se emitieron Land Warrants (bonos provisionales que fueron tomados después por la Ecuador Land Co.) por £ 566.120. —; y por el resto de £ 516.000. — se entregaron \$ 860.000. — en bonos del Perú, del $4\frac{1}{2}\%$, que fueron pagados por el Perú al Ecuador en cancelación de una deuda contraída antes de 1834 con la antigua República de la Gran Colombia, de la que el Ecuador formaba parte.

3o. — Los intereses sobre la nueva Deuda debería pagarse al tipo del 1%, en tanto que las rentas de la Aduana de Guayaquil no excedieran de \$ 400.000— por año. Sobre cualquier excedente de esta suma, los Tenedores de Bonos recibirían una cuarta parte, hasta completar el tipo máximo del 6%.

1868

El servicio de la Deuda fue suspendido en Mayo de este año.

1888—1889

Durante este período se hizo varias propuestas poco satisfactorias para el arreglo de la Deuda; sin haber llegado a resultado alguno.

1890

En Agosto de 1890 se propuso un arreglo para la consolidación de los Bonos de 1855 (£ 1.824.000. — con intereses atrasados de £ 422.560.—) mediante el reconocimiento de una deuda consolidada de £ 750.000.—, sobre las cuales se pagaría intereses de 4½% los primeros cinco años, 4 ¾% durante los cinco años siguientes y 5% en adelante. Se formaría un fondo de amortización de ½% durante los primeros cinco años, y de 1% después, para la redención de los bonos, que se haría por sorteo. En garantía del servicio de la deuda, el Congreso asignó el producto de un impuesto adicional de 10% sobre las importaciones, estableciéndose que, de no alcanzar estos fondos a cubrir el servicio regular, el Gobierno pagaría la diferencia con sus entradas generales. Los Tenedores de Bonos aceptaron el arreglo, con la condición de que los bonos de 1855 se depositaran en poder del fideicomisario para ir cancelándolos sólo en la proporción en que los nuevos bonos fueran amortizados. El Gobierno no aceptó la condición.

1891—1892

Una Compañía llamada "Ecuador National Railway Co.," concesionaria para terminar la construcción de un ferrocarril importante en el país, bajo la garantía del Gobierno, ofreció £ 15.— en acciones del ferrocarril, totalmente pagadas, a cambio de cada £ 100.— en Bonos de la Deuda Consolidada, siempre que los Tenedores aceptaran el arreglo de Agosto de 1890, incondicionalmente. Estos aceptaron la propuesta; y en Noviembre de 1891 ratificaron el arreglo del año anterior, renun-

ciendo la condición que habían impuesto. Los bonos de 1855 fueron consolidados en la proporción de £ 40 en bonos nuevos por cada £ 100 de la deuda antigua, con todos los cupones vendidos adjuntos. El impuesto del 10% adicional sobre las importaciones, entró en vigor el 1o. de Junio de 1892, comenzando a correr desde esa fecha los intereses de los nuevos bonos. El Consejo de Tenedores de Bonos emitió certificados por los intereses no pagados durante 17 meses, comprendidos entre el 1o. de Enero de 1891 y el 31 de Mayo de 1892. El Gobierno rehusó pagar los gastos de emisión de los nuevos bonos; y esos gastos, entonces fueron hechos por los mismos tenedores. (La concesión hecha a la "Ecuador National Railway Co." caducó).

1894

En Julio de 1894, después del pago del tercer cupón de la Deuda Consolidada, el Congreso dió una ley suspendiendo el pago de intereses, y ordenando que el 10% adicional sobre las importaciones fuera la única garantía del servicio de la Deuda. El tipo máximo de interés debía reducirse del 5% al 4% y 1% de amortización. Los fondos que se remitiera para el pago de ambos servicios, se aplicarían, de preferencia, a cancelar el 1% de amortización sobre el valor nominal de la Deuda, siendo el saldo solamente aplicable a los intereses por pagar. Hasta que esta ley fuera aceptada por los Tenedores de Bonos, el producto del 10% adicional se depositaría en un Banco de Guayaquil a un plazo de seis meses. Como los Tenedores de Bonos no disponían de medio alguno para oponerse a la resolución del Gobierno, aceptaron la ley, con la condición de que confiaban en la buena fe de la Nación para que, una vez que el Congreso volviera a reunirse, proveyera fondos destinados al pago de la diferencia en el servicio de intereses.

1895

El Gobierno rehusó aceptar esta condición y en Febrero de 1895 los Tenedores de Bonos aceptaron la ley incondicionalmente. Se formuló entonces un nuevo arreglo, y al tiempo de firmarse, el Gobierno entregó al agente de los Tenedores de Bonos los certificados de depósitos de las cantidades recaudadas por concepto del 10% adicional desde mediados de 1894 hasta mediados de Febrero de 1895.

1896

El Gobierno suspendió otra vez el servicio de la Deuda pendiente de un nuevo arreglo con los Tenedores de Bonos;

y dispuso que el producto del 10% adicional fuera depositado, como anteriormente, en Bancos establecidos en el país. El cupón vencido en Mayo de 1896 fue pagado, en parte, al tipo del $\frac{1}{2}\%$.

1897—1898

El 14 de Junio de 1897 se firmó un contrato, para la construcción de un ferrocarril de Guayaquil a Quito, entre el Gobierno del Ecuador y Mr. A. Harman, representante de un Sindicato Americano, que después fue constituido con el nombre de Guayaquil & Quito Railway Company. Este contrato fue modificado en Noviembre de 1898, por un contrato reformatorio; siendo los principales puntos de ambos los siguientes:

1o. — El capital de la Compañía del Ferrocarril consistiría en \$ 12.282.000 en Bonos oro del 6% y 1% de amortización acumulativa; \$ 5.250.000 de Stock Preferido del 7%; y \$ 7.032.000 de Stock Común.

2o. — El capital e intereses de los Bonos del Ferrocarril serían garantizados por el Gobierno mediante una *caución preferente sobre los derechos de Aduana*. Esta garantía estaba subordinada solamente al pago de otras ciertas garantías ya existentes anteriormente; dos terceras partes de las cuales serían canceladas en un plazo de $2\frac{1}{2}$ a 7 años. Después los Bonos del Ferrocarril *tendrán la primera garantía sobre todos los impuestos de Aduana*. El Colector de Aduana de Guayaquil, depositaría quincenalmente en los Bancos la cantidad proporcional necesaria para el servicio de los Bonos; y estos fondos se remitirían a los banqueros en Londres, encargados del servicio de la Deuda.

3o. — Como una garantía adicional, *los bonos estarán respaldados por una primera hipoteca sobre el Ferrocarril, sus propiedades y dependencias*.

4o. — Además de la garantía del 6% de intereses y 1% de amortización sobre los \$ 12.282.000 en Bonos, el Gobierno pagaría cualquier déficit que hubiera en los gastos de explotación del ferrocarril, desde la fecha en que fueran puestas al tráfico las varias secciones de la línea, y seis años después de haber llegado el ferrocarril a Quito.

5o. — El ferrocarril debería estar terminado en diez años, es decir, el 7 de Junio de 1907.

6o. — Cualquier controversia de las partes contratantes debería ser arreglada por arbitraje. Los árbitros serían los Presidentes del Ecuador y de los Estados Unidos de América; y si ellos no aceptaran el cargo, nombrarían sus sustitutos.

Caso de no llegar éstos a un acuerdo, los Presidentes designarían a dirimiente.

(Los Bonos del Ferrocarril fueron emitidos en Londres).

El 27 de Octubre de 1897 se terminó un arreglo entre los Tenedores de Bonos de la Deuda Consolidada y la Compañía del Ferrocarril para la compra de la deuda por la última, en las condiciones siguientes:

Los Tenedores de Bonos recibirían \$ 175 en Bonos de Primera Hipoteca del 6% de la Compañía del Ferrocarril, con intereses desde el 1o. de Enero de 1898, y un pago al contado de £ 2.10.0, por cada £ 100 de Bonos de la Deuda Externa con sus cupones vencidos. Los bonos del ferrocarril dados en cambio de la Deuda Externa deberían ser redimidos a la par el 1o. de Julio de 1902. La Compañía del Ferrocarril daría, antes del 1o. de Mayo de 1898 una garantía de banqueros de Londres, o alguna otra seguridad suficiente a satisfacción del Consejo de Tenedores de Bonos, para el pago del capital e intereses de los bonos del Ferrocarril emitidos en virtud de este contrato. Los Bonos de la Deuda Externa serían retenidos por el Consejo como garantía, para ser devueltos a los Tenedores de Bonos, en caso de que la Compañía del Ferrocarril no cumpliera los términos del contrato. Los Bonos del Ferrocarril serían entregados al Consejo antes del 31 de Mayo de 1898, y el Consejo conferiría recibos por los Bonos depositados.

1898

Debido a que no se dio la garantía o seguridad antes mencionada, se hizo un arreglo suplementario entre los Tenedores de Bonos y la Compañía del Ferrocarril, el 30 de Abril de 1898. Por este arreglo la Compañía del Ferrocarril se comprometió a depositar durante el año de 1898, una suma de dinero igual a la mitad del valor nominal de los Bonos del Ferrocarril que se debía entregar en cambio de los Bonos de la Deuda Externa.

Los Tenedores de Bonos quedaban autorizados para aplicar el depósito a la compra, a la par, de la mitad de los Bonos del Ferrocarril, en el caso de que la garantía no se diera antes del 31 de Diciembre de 1898. Estos Bonos del Ferrocarril serían entregados al Consejo antes del 1o. de Octubre de 1898. Este arreglo no se cumplió en la parte referente al depósito del dinero, ni tampoco se entregó, en el plazo estipulado, los Bonos del Ferrocarril.

Como la Compañía del Ferrocarril informara al Gobierno

que era tenedora de los Bonos de la Deuda Externa, por haber comprado esta Deuda, se llevó a cabo un contrato entre el Gobierno y la Compañía, en Noviembre 16 de 1898, por el cual el Gobierno se comprometió a reconocer tal Deuda por un 35% de su valor nominal, con el 4% de interés y 1% de amortización sobre un monto así reducido; y a pagar a la Compañía del Ferrocarril la suma de £ 33.950.10.0 en dinero, de los fondos que se habían acumulado con el producto del impuesto adicional de 10% asignado al servicio de los Bonos de la Deuda Externa, en concepto de comisiones e intereses ya pagados a los Tenedores de Bonos de la Deuda Externa por la Compañía del Ferrocarril.

La Compañía del Ferrocarril se comprometió a depositar, como garantía, en Certificados de Aduana o en Bonos de la Deuda Externa, computados al 35% de su valor nominal, una suma igual a la cantidad en dinero que le anticipara el Gobierno.

1899

Habiendo declarado la Compañía del Ferrocarril que no estaba en condiciones de conseguir el dinero necesario para la redención de la mitad de los Bonos del Ferrocarril, que se debía canjear con Bonos de la Deuda Externa, según el contrato de Abril de 1898, se firmaron dos nuevos contratos entre la Compañía del Ferrocarril y los Tenedores de Bonos de la Deuda Externa, fechados el 6 y 13 de Marzo de 1899.— Por estos contratos la Compañía del Ferrocarril se comprometió a entregar al Consejo, a más tardar el 20 de Setiembre de 1899, Bonos del Ferrocarril por \$ 1.014.000 para ser canjeados, al tipo previsto en el contrato de 27 de Octubre de 1897, con recibos de los depósitos de Bonos de la Deuda Externa; y a entregar también al Consejo, en cancelación, otros recibos de los mismos depósitos, que habían sido comprados por la Compañía del Ferrocarril, por un valor nominal de £ 114.000. (La Compañía del Ferrocarril, posteriormente, entregó al Consejo de Tenedores de Bonos, en cancelación definitiva, una suma adicional de £ 9.300 en Recibos de Depósitos Negociables; y el depósito de Bonos de la Deuda Externa en el Banco, fue así aumentando a £ 295.000). El Consejo depositaría en un Banco de Londres £ 285.700, valor nominal, en Bonos de la Deuda Externa, a fin de completar el depósito de \$500.000, requeridos por el Gobierno del Ecuador como una garantía para el cumplimiento fiel del contrato entre el Gobierno del Ecuador y la Compañía del Ferrocarril para la construcción de la línea. La Compañía del Ferrocarril se comprometía a entregar a un Banco de Londres

las sumas que recibiera del Gobierno del Ecuador, según el contrato de 16 de Noviembre de 1898, por intereses y amortización de los Bonos de la Deuda Externa, para ser convertidos en Bonos del Ferrocarril y retenidos por el Consejo como garantía colateral. Estos pagos deberían ser acumulados o invertidos hasta que alcanzaren a la cantidad necesaria para redimir los Bonos del Ferrocarril emitidos en virtud de los contratos antes mencionados. La Compañía del Ferrocarril, incondicionalmente, garantizó que la cantidad que pagaría cada semestre por este concepto, no sería menor de £ 6.250 y que este fondo de amortización sería adicional al 1% de amortización pagadero por el Gobierno del Ecuador sobre la emisión total de Bonos del Ferrocarril, según los contratos de 1897/1898. (Los \$ 1.014.000 en Bonos del Ferrocarril, fueron entregados al Consejo el 20 de Diciembre de 1899 y canjeados con los recibos de Depósitos de los Bonos de la Deuda Externa. Estos Bonos del Ferrocarril serían en adelante llamados Bonos de la Serie Especial, para diferenciarlos de los \$ 11.268.000 restantes, que se denominarían en adelante Bonos de la Serie Ordinaria o Emisión General).

1900

El 12 de Enero de 1900 se celebró otro contrato entre los Tenedores de Bonos de la Serie Especial y la Compañía del Ferrocarril, siendo las siguientes las principales condiciones del mismo:

1o. — La suma de £ 6.250, que la Compañía del Ferrocarril se comprometió a proveer cada semestre como un fondo de amortización especial de los Bonos del Ferrocarril de la Serie Especial, debía aplicarse cada seis meses a la redención de los mismos, mediante sorteos, en lugar de acumularse; debiéndose entregarse los bonos sorteados a la Compañía del Ferrocarril, sin cancelar y después de ser sellados, con la nota de que quedaban libres de la garantía especial y de los beneficios previstos en los varios contratos con la Compañía del Ferrocarril.

2o. — Los bonos sorteados y redimidos con el fondo de amortización ordinario del 1% (pagadero por el Gobierno del Ecuador y que ascendía a \$ 5.070 por semestre, para Bonos de la Serie Especial) quedarían cancelados.

3o. — Los Tenedores de las tres cuartas partes de Bonos de la Serie Especial, tendrían el derecho, en cualquier tiempo, de modificar o de derogar cualquiera de las cláusulas previstas en los contratos. La aceptación o asentimiento de dichos Tenedores de las tres cuartas partes debería manifestarse mediante el depósito de los respectivos bonos en la mencionada proporción; y, hecho esto, la minoría quedaría obligada.

1900—1901

Habiendo la Compañía del Ferrocarril firmado un contrato con el Gobierno del Ecuador, el 2 de Marzo de 1900, sobre la entrega al Gobierno de los Bonos de la Deuda Externa y la sustitución de la garantía constituida por estos Bonos, sometió al Consejo de Tenedores de Bonos una nueva propuesta. Y otro contrato se firmó el 12 de Abril de 1901, entre la Compañía del Ferrocarril y los Tenedores de Bonos de la Serie Especial; obligándose la Compañía del Ferrocarril al cumplimiento de lo siguiente:

a—A comprar en el mercado \$ 100.000 en bonos del Ferrocarril de la Serie Especial, debiendo retirarse dichos bonos de tal Serie;

b—A comprar a los Tenedores de Bonos, cualquier Bono de la Serie Especial que fuera ofrecido en venta por el 75% de su valor nominal, debiendo retirarse también de esa Serie los bonos así adquiridos;

c—A aumentar el fondo de amortización de los bonos restantes de la Serie Especial en £ 4.000, por año.

Los Bonos de la Deuda Externa conservados en garantía por el Consejo y los banqueros, de acuerdo con los contratos del 6 y del 13 de Marzo de 1899, serían entregados a la Compañía del Ferrocarril, debiendo ésta sustituirlos con \$ 750.000 en Bonos del Ferrocarril de la Emisión General, y con \$ 76.000 en Bonos Cóndores del 4% de interés y 1% de amortización, que serían emitidos por el Gobierno del Ecuador.

La Compañía del Ferrocarril tendría la opción de comprar \$ 200.000 en Bonos del Ferrocarril de la Serie Especial y de depositarlos como garantía en lugar de los \$ 76.000 en Bonos Cóndores. Dichos Bonos del Ferrocarril serían retirados de la Serie Especial. Cualquier Bono comprado al 75% (según el inciso b), formaría parte de este depósito de \$ 200.000.

Si la Compañía del Ferrocarril no cumpliera cualquiera de las obligaciones de este contrato, el Consejo se reserva el derecho de vender los Bonos en garantía, siempre que la Compañía continuara en la falta de cumplimiento hasta dos meses después de haber recibido la notificación del Consejo de que éste ejercitará el derecho de venta.

(La sustitución de nueva garantía por los Bonos de la Deuda Externa, arriba mencionada, no fue efectuada por la Compañía, ni tampoco llevaron a cabo la opción).

1903

El dinero requerido para el fondo de amortización especial de los Bonos de la Serie Especial, según los contratos citados, no fue entregado por la Compañía del Ferrocarril.

Se firmó un nuevo contrato entre los Tenedores de Bonos de la Serie Especial y la Compañía del Ferrocarril, el 22 de Julio de 1903, sobre las bases siguientes:

1o. — Del fondo de amortización acumulativo del 1% pagadero por el Gobierno del Ecuador por concepto de la emisión total de Bonos del Ferrocarril, se retendría la suma de \$ 90.500 para ser preferentemente aplicada a la redención de los Bonos de la Serie Especial, mediante compras en el mercado si el precio estuviere bajo la par, o por sorteos, a la par, si el precio estuviere a la par o a más. Los bonos así comprados o sorteados, entrarían a formar parte de la emisión general. Este fondo de amortización reemplazaría a los fondos de amortización previstos en contratos anteriores, debiendo tener lugar la primera amortización el 1o. de Enero de 1904.

2o. — La Compañía del Ferrocarril se comprometió a depositar \$ 250.000 en Bonos del Ferrocarril de la emisión general como garantía colateral del cumplimiento del contrato.

3o. — Los Bonos de la Deuda Externa retenidos por el Consejo y por los banqueros, según los contratos de 6 y 13 de Marzo de 1899, serían devueltos al Gobierno.

4o. — Todas las demás condiciones previstas en contratos anteriores, continuarían vigentes.

(Este arreglo fue aprobado por el representante especial del Gobierno del Ecuador).

1904

El Gobierno del Ecuador entregó a la Guayaquil & Quito Railway Company Bonos Córdores por un valor nominal de £ 77.900 del 4% de interés y 1% de amortización. Estos bonos fueron expresamente emitidos como para formar parte de la Deuda Interna de la República. En Febrero se hizo una emisión pública nominal, a un precio de 68%; pero se sabe que esos bonos fueron distribuidos en su mayor parte, y en ciertas condiciones, entre los Accionistas de la Ecuadorian Association.

1906—1907

Los fondos necesarios para la amortización de los Bonos del Ferrocarril, correspondiente al primer semestre de 1906, no fueron remitidos en su totalidad; y se suspendió totalmente la

remesa del fondo de amortización de estos Bonos por el segundo semestre. Durante el primer semestre de 1907, la cantidad destinada al servicio de intereses y amortización de los Bonos Especiales y Ordinarios, fue aplicada por el Gobierno a los trabajos de terminación del Ferrocarril. Esto fue hecho sin el consentimiento de los Tenedores de Bonos ingleses, quienes protestaron por la falta del servicio de intereses y amortización.

El día 2 de Diciembre de 1907, la Compañía del Ferrocarril pagó los intereses que vencieron el 2 de Julio anterior.

1908

El 30 de Setiembre se hizo una transacción mediante un contrato entre el Gobierno, la Compañía del Ferrocarril y el Consejo de Tenedores de Bonos. El contrato fue aceptado por el Congreso el 10. de Noviembre, con ciertas modificaciones.

Los puntos principales del contrato fueron los siguientes:

El capital de los Bonos del Ferrocarril de 1897 sería reducido de \$ 12.282.000 a \$ 10.808.000, cancelándose \$ 1.474.000 en Bonos redimidos hasta la fecha por el fondo de amortización. El interés también sería reducido del 6% al 5%, y el fondo de amortización sería del 1% sobre el capital ya reducido.

En compensación de esta reducción en el tipo de interés, se emitirían certificados, sin intereses, de a \$ 100 por cada \$ 1.000 de Bonos del Ferrocarril.

El cupón de 1907 sería entregado al Gobierno y los tres cupones de Enero de 1908 a Enero de 1909, inclusive, serían canjeados a la par por Certificados de Sal del Gobierno del Ecuador, del 4%. Parte de la emisión de los Certificados de Sal sería destinada a la provisión de fondos para el pago en dinero de los intereses atrasados de los Bonos de la Serie Especial y los gastos. Se emitiría nuevos Bonos Preferidos de la Compañía del Ferrocarril, cuyo producto neto se aplicaría a lo siguiente:

- a) Para el retiro de los Bonos de la Serie Especial. (*)
- b) Para reparaciones y equipo del Ferrocarril.
- c) Para proveer de capital en giro a la Compañía del Ferrocarril.

(*) Según este arreglo, los \$ 233.000 en Bonos de la Serie Especial pendientes fueron cancelados, los intereses vencidos correspondientes a los mismos se pagaron en dinero, y los Bonos se canjearon por Bonos Preferidos a la par. Estos Bonos de la Serie Especial formaron parte desde entonces de la Serie Ordinaria.

d) Para el pago de ciertas deudas de la Compañía del Ferrocarril

e) Para el pago de los gastos que demande este contrato.

El Directorio de la Compañía del Ferrocarril sería constituido por once directores, tres de los cuales serían nombrados por los Tenedores de Bonos.

Este contrato sería aceptado como una transacción definitiva de todas las diferencias y controversias suscitadas entre el Gobierno del Ecuador, la Compañía del Ferrocarril y los Tenedores de Bonos. Los árbitros nombrados para decidir sobre las cuestiones en disputa, deberían notificar a sus respectivos Gobiernos que aceptaban este contrato como un arreglo final de todos los puntos sometidos a su decisión. (Esta notificación fue debidamente hecha).

El Gobierno se comprometió incondicionalmente a remitir la suma de \$ 859.740 por año para el servicio completo del 6% de intereses y 1% de amortización sobre el valor original de la emisión, es decir, \$ 12.282.000 hasta que todos los Bonos Preferidos fueran primeramente redimidos, y después el 5% de interés y 1% de amortización sobre el valor reducido de \$ 10.808.000.

Para el servicio de la Deuda SE DIO CAUCION PREFERENTE SOBRE LAS ENTRADAS TOTALES DE ADUANA. La cuota correspondiente, sin omisión alguna, se acreditaría diariamente al Consejo de Tenedores de Bonos por el Banco encargado del cobro de los derechos de Aduana, debiendo remitirla quincenalmente a Londres. EL GOBIERNO SE COMPROMETIÓ A NO CONSTITUIR EN LO FUTURO NINGUNA OTRA CAUCION SOBRE LAS RENTAS DE ADUANA CON PERJUICIO DE LOS DERECHOS DE LOS TENEDORES DE BONOS.

Los siguientes son los pormenores de las nuevas emisiones hechas en virtud de este contrato:

1o. — \$ 2.486.000 en Bonos Preferidos de la Guayaquil & Quito Railway Company, del 6%, emitidos al 90% en Febrero de 1909, en Londres; redimibles mediante un fondo de amortización acumulativo de 2½% por año, por compras o sorteos a la par, garantizados por una primera hipoteca sobre las propiedades de la Compañía y por las RENTAS DE ADUANA. Los Bonos pueden ser pagados, dándose aviso anticipado de seis meses, a razón \$ 1.050 por cada Bono de \$ 1.000.

2o. — \$ 1.075.050 en Certificados de Sal del Gobierno del Ecuador, del 4%, redimibles por un fondo de amortización acumulativo del 4% mediante compras o sor-

teos a la par, *garantizados por el Estanco de la Sal del Gobierno*, el cual se compromete a depositar mensualmente en un Banco de Guayaquil, la proporción correspondiente del producto de la venta de sal. El Banco, a su vez, remitiría a Londres, seis días después de recibida la suma del Gobierno, una 12a. parte de la cantidad necesaria para hacer el servicio anual de esta emisión.

3o. — \$ 1.080.800 en certificados de compensación, sin interés, de la Guayaquil & Quito Railway Company de \$ 100 cada uno, redimibles con el 25% de las ganancias netas del Ferrocarril, después de pagar los gastos fijos de la Compañía.

1909

En Junio de 1909, una emisión de Frs. 7.000.000 en Bonos de la Cie. Française de Chemins de Fer de L'Equateur (Bahía de Caráquez a Quito) fue ofrecida al público de París por la Banque Commerciale Industrielle al precio de 84½.

1909—1910

El Gobierno no cumplió las obligaciones estipuladas en el contrato de Setiembre 30 de 1908. Remitió solamente una parte de la cantidad necesaria para efectuar la amortización correspondiente a Julio de 1909 de los Bonos del Ferrocarril de Primera Hipoteca. Después de pagar los cupones de Julio de 1909 y de Enero de 1910, de los Bonos Preferidos y de la Primera Hipoteca, y del fondo de amortización de los primeros, correspondiente a las fechas mencionadas, el Gobierno suspendió los pagos.

Debido a que las remesas para el servicio de los Certificados de Sal no fueron hechas en las cantidades necesarias, no se hizo la amortización de éstos, correspondiente a Julio de 1910.

1911

Una emisión de £ 200.000 en Bonos Oro del 6% de The Central Railway of Ecuador (Manta a Santa Ana) garantizados por la República del Ecuador, y a la cual fue asignado un tercio del producto de los derechos de exportación de la tagua por la Provincia de Manabí, fue ofrecida a la suscripción en París al tipo de más o menos, 97%, redimible en 33 años, por un fondo de amortización del 1%.

1911—1921.

En Noviembre de 1911 el Gobierno del Ecuador comenzó de nuevo a hacer remesas para el servicio de los Bonos del Ferrocarril. Una revolución estalló entonces y las remesas fueron suspendidas desde Diciembre de 1911 a Marzo de 1912, época en que comenzaron a efectuarse de nuevo. En 1912 el servicio de intereses y amortización de los Bonos Preferidos fue puesto al día, lo mismo que fue debidamente efectuado el servicio de intereses de los Certificados de Sal; aunque los pagos para la amortización continuaron suspensos. Tampoco se hizo remesas para el servicio de los Bonos de Primera Hipoteca.

Durante 1913 el servicio de los Bonos Preferidos fue debidamente hecho, la amortización de los Certificados de Sal puesta al día; y 4 cupones, de Julio de 1910 a Enero de 1912, inclusivos, de los Bonos de Primera Hipoteca del 5%, fueron pagados.

Durante 1914 se hizo el servicio de los Bonos Preferidos hasta el cupón de Enero de 1915; pero solamente un cupón vencido, el de Julio de 1912, fue pagado de los Bonos de Primera Hipoteca. Con respecto a los Certificados de Sal, se pagó los cupones de Enero y Julio, a sus fechas respectivas, y se efectuó el servicio de amortización; pero las remesas cesaron después de Julio. De Agosto de 1914 a Julio de 1918, el Gobierno del Ecuador suspendió el pago de sus obligaciones externas.

En Agosto de 1918 se hizo depósitos diarios, en una proporción muy pequeña por cuenta del servicio de los bonos; pero esto fue suspendido en Abril de 1919. En el curso de este año; se recibió del Gobierno £ 122.500 que fueron aplicadas al pago de 6 cupones de los Bonos Preferidos, de Enero de 1917 a Julio de 1919, y a la amortización de los mismos hasta Julio de 1917. Nada fue remitido para el servicio de los Bonos de Primera Hipoteca.

En 1920 se hizo el servicio de intereses de los Bonos Preferidos, y la amortización fue puesta al día. Los cupones de Enero de 1915 a Enero de 1917, de los Certificados de Sal, fueron pagados; pero las remesas para el servicio de los Bonos de Primera Hipoteca continuaron suspensas.

En 1921 y 1922 el servicio de los Bonos Preferidos fue debidamente efectuado; pero tanto los Certificados de Sal como los Bonos de Primera Hipoteca continuaron sin ser atendidos.

MONTO DE LA DEUDA EXTERNA.

El Gobierno deberá el 1.º de Enero de 1924 lo siguiente:

Bonos Preferidos	Primera Hipoteca	\$ 900.000.—
Bonos Preferidos	Primera Hipoteca	10.732.000.—

Intereses atrasados	”	6.170.900.—
Bonos Cóndores, capital e intereses	”	486.447.—
Certificados de Sal. capital e intereses	”	814.694.—
		<hr/>
		\$ 19.104.041.—

que se consolida según el contrato de empréstito con la Ethelburga Syndicate, Ltd., como sigue:

Bonos Preferidos	\$	900.000.—
Bonos de Primera Hipoteca	”	6.700.000.—
Intereses atrasados	”	2.750.000.—
Certificados de Sal	”	636.480.—
		<hr/>
		\$ 10.986.480.—

SERVICIO DE LA DEUDA

Actualmente el servicio de intereses y amortización de las deudas internas y externas que serían pagadas o consolidadas por el Empréstito, representa para el país, según Memoria del Ministro de Hacienda de 1923, la suma de \$ 1.481.676, a saber:

Bonos Preferidos	\$	213.460.—
Bonos de Primera Hipoteca	”	655.000.—
Certificados de Sal	”	89.808.—
Bonos Cóndores £ 4.000 a \$ 4.86	”	19.440.—
Banco Comercial y Agrícola	”	312.548.—
Banco del Ecuador	”	118.420.—
Banco del Pichincha	”	73.000.—
		<hr/>
		\$ 1.481.676.—

El servicio de los Empréstitos al Gobierno y de Conversión representaría las siguientes cantidades anuales por concepto de intereses y amortización: (7½% y 1%—5% y 1% respectivamente).

8½% sobre \$ 15.500.000	\$	1.317.000.—
6 % sobre ” 2.750.000	”	165.000.—
		<hr/>
		\$ 1.482.000.—

Si bien de la demostración anterior resulta que el Gobierno tendría que pagar \$ 324 en exceso de lo que paga hoy, debe tomarse en cuenta que del producido del Empréstito, después de pagar a los Bancos le queda al Gobierno un sobrante de \$ 625.315,50 que agregado a la suma de 2.457.156 sucres, o sea \$ 614.289, depositada hasta la fecha en los Bancos de Guayaquil para el servi-

cio de la deuda externa actual, y de la cual podrá disponer el Gobierno al efectuarse el Empréstito, hacen un total de \$ 1.239.604.50, cuyos intereses al 8½%, son \$ 105.366.38, de los que deducidos los \$ 324, queda un ahorro efectivo por año para la Nación, por concepto de intereses y amortización, de:

\$ 105.042.38

desde que, para poder disponer el Gobierno de los \$ 1.239.604.50 para cualquiera necesidad, al no efectuarse el Empréstito, tendría que pagar los \$ 105.042.38 por intereses.

CANTIDAD EN DINERO EFECTIVO QUE RECIBIRIA EL GOBIERNO CON EL EMPRESTITO:

(Cláusula 25 del contrato)

Valor del Empréstito al Gobierno	\$ 15.500.000.—
Bonos entregados para consolidar los \$ 11.259.620 de Bonos de Primera Hipoteca y Bonos Cóndores	" 6.700.000.—
	<hr/>
	\$ 8.800.000.—
Bonos entregados para consolidar los \$ 814.694 Certificados de Sal pendientes	" 636.480.—
	<hr/>
	\$ 8.163.520.—
que al precio de 85% pactado, da una suma neta de	\$ 6.938.992.—
Menos: Valor de los Bonos Preferidos	" 900.000.—
	<hr/>
	\$ 6.038.992.—
Menos: 2% contribución del Gobierno para gastos	" 365.000.—
	<hr/>
	\$ 5.673.992.—
Menos: Total de las deudas a los Bancos: 20.194.706 sucres a \$ 4	" 5.048.676.50
	<hr/>
<i>Sobrante neto para el Gobierno</i>	<i>" 625.315.50</i>

ESTADO EN QUE QUEDARIA LA DEUDA EXTERNA DEL PAIS.

Deuda Externa actual, a Enero 2, 1924	\$ 19.104.041.—
(sin considerar amortizaciones)	
Deudas con los Bancos: 20.194.706 sucres a \$ 4	" 5.048.676.50
	<hr/>
Total	\$ 24.152.717.50
Valor del Empréstito, que cancelará las deudas anteriores	" 18.250.000.—
	<hr/>

Reducción de la Deuda \$ 5.902.717.50

Recibiendo además el Gobierno \$ 625.315.50 oro en dinero, o sea una utilidad efectiva para la Nación de \$ 6.528.033, (26.112.132 sucres) y pudiendo también disponer de los \$ 614.289 (2.457.156 sucres) depositados actualmente en los Bancos para el servicio de la Deuda.

CAPITAL (STOCK) DE THE GUAYAQUIL & QUITO RAILWAY C°.

Acciones Preferidas	\$ 5.250.000.—	(52.500 acciones)
Acciones Comunes	" 7.032.000.—	(70.320 acciones)
	<hr/>	
	\$ 12.282.000.—	

Hay tres clases de acciones:

Clase (A)	\$ 3.445.700	(34.457 acciones)	Este es el 49% de las acciones comunes, que pertenecen al Gobierno del Ecuador, y eligen 2 miembros del Directorio de la Cía.
Clase (B)	\$ 5.250.000	(52.500 acciones)	Todas Preferidas.
"	3.586.300	(35.863 acciones)	Comunes (51% del total de las acciones comunes).
	<hr/>		
	\$ 8.836.300		

Estas están en manos del público y eligen 6 Directores.

Clase (C) \$ 1.000 (10 acciones) Comunes.

Estas pertenecen al Consejo de Tenedores de Bonos y eligen 3 Directores.

El Directorio de la Compañía lo constituyen 11 miembros.

THE INCA COMPANY

The Inca C°. (Mr. A. Harman y Mr. H. Norton) posee las siguientes acciones de la Clase (B):

\$ 3.220.800	Preferidas	(32.208 acciones)
" 2.886.000	Comunes	(28.860 acciones)
	<hr/>	
\$ 6.106.800		(61.068 acciones)

que es lo que actualmente negocia el Gobierno, por, más o menos, el 15% de su valor nominal, para nacionalizar el ferrocarril, es decir, para adquirir el absoluto control de su administración.