

REFUTACION DOCUMENTADA

DE LOS CARGOS HECHOS AL GOBIERNO

EN EL FOLLETO

"EL CONTRATO D' OKSZA ANTE EL CONSEJO DE ESTADO".

(DEL "PERIÓDICO OFICIAL" NÚM. EXTRAORDINARIO
DEL 6 DE JUNIO DE 1892).

BIBLIOTECA NACIONAL
QUITO



QUITO.

IMPRENTA DEL GOBIERNO.

1892

REFUTACION DOCUMENTADA

DE LOS CARGOS HECHOS AL GOBIERNO EN EL FOLLETO

"EL CONTRATO D' OKSZA ANTE EL CONSEJO DE ESTADO".

De conformidad con lo que se anticipó en la Circular del Ministerio de lo Interior, del 1º de Enero, el Gobierno provisto ya de los documentos de que carecía cuando publicó aquélla, amplía hoy la refutación de los cargos que se le han hecho en el folleto *El Contrato d' Oksza ante el Consejo de Estado* (1), y añade, mediante dichos documentos, pruebas inconcusas que reducen tales cargos á polvo impalpable.

*
* *
*

NO PUBLICACIÓN DE ACTAS.

1.—"Se han publicado este año en el *Diario Oficial* todas las actas respecto al ferrocarril que contenían un acuerdo, ó bien se ha publicado el mismo acuerdo cuando no contenían otra cosa" (2), y las únicas cuya publicación juzgaron inútil los encargados de ella fueron la del 27 de Julio que tampoco la ha publicado el Sr. Dr. Ponce por innecesaria, y la del 30 de Julio, reducida á manifestar que los Consejeros convinieron en suprimir ciertas partes de sus discursos. Y si se hizo mal en no publicar esa acta del 27 de Julio, no es el Sr. Consejero quien puede acriminar por ello, puesto que él mismo no la ha publicado después de haber ofrecido publicarlas todas. ¿Sería, acaso, porque allí constaba que el Gobierno no había querido someter al dictamen del Consejo la protesta del Conde d' Oksza, y que entonces no había lugar á ese dictamen? Véase lo que expresa la citada acta del 27 de Julio:

Leyóse el cablegrama dirigido de París al Supremo Gobierno por el Sr. Conde d' Oksza, el cual vino incluido en el oficio del H. Ministro de lo Interior á esta Secretaría para que fuese sometido al dictamen del H. Consejo. Puesto en discusión se hicieron varias observaciones sobre su contenido que, en sustancia, no di-

(1) Firmado CAMILO PONCE.—*Imprenta Católica*.—[Sin fecha].

(2) Circular del 1º de Enero.

ce sino que los dos millones de francos depositados en el *Banco Westendorp* (Amsterdan) serán entregados al Gobierno en dinero efectivo, llegado el caso de que adquiriera el derecho de disponer de este depósito. Pero cesó el debate desde el momento en que el H. Ministro del Interior dijo: que repasando el memorandum de S. E. el Presidente de la República encontraba que NO LE HABÍA ORDENADO SOMETER AL DICTAMEN DEL CONSEJO EL EXPRESADO CABLEGRAMA QUE HA MOTIVADO LA ACTUAL DISCUSIÓN, Y LO RETIRÓ.....

¿Y cómo se dictaminó entonces sobre lo que estaba retirado? ¿Prenderáse que era por el telegrama del Sr. Ballén del 29 en que comunicaba también dicha protesta? Pero las palabras del Ministro fueron terminantes y evitaban cualquier equivocación á que hubiese dado lugar la nota de remisión, idéntica á aquella en que se mandó el telegrama d'Oksza, en ninguna de las cuales se PEDÍA el dictamen, como se había pedido cuando se requería éste.

Hé aquí, pues, una acta que resulta ser muy importante (contra lo que se creía y se expresó en la Circular del Ministerio) omitida por el Sr. Consejero, y que, según se ve por su contenido, interesaba al Gobierno que se publicara, así como la citada omisión demuestra que con aquél sucedía lo contrario; omisión tanto más significativa cuanto que envuelve también un faltamiento á lo que se ofreció en la pág. 5^a del folleto con las siguientes palabras: "Reproduzco en un solo cuerpo las actas ya publicadas, *inserto* también las inéditas y ruego al lector que las lea con atención". Cuando los que corrieron con la publicación de las actas juzgaron ésta inútil é informaron así al Gobierno, no estuvieron en lo justo; y el Gobierno es el que tendría derecho para pedir cuenta á sus empleados por aquel informe, mas no el Sr. Consejero, quien ha coincidido de tal manera en ese parecer que ha omitido él mismo dicha publicación aun después de haberla ofrecido.

De la importancia de una de esas actas, la del 3 de Julio, puede juzgarse por el hecho de que el Sr. Consejero ha suprimido cerca de tres columnas del *Diario Oficial*, y las ha llenado con puntos suspensivos, á los cuales siguen únicamente estas líneas:

..... Después de un momento de receso, entró el Sr. Consejero Crespo Toral, se restableció la sesión, y entonces el Sr. Ministro de lo Interior propuso lo siguiente: "Reconsidérese la moción aprobada en la última sesión en cuanto á la resolución del Contrato del ferrocarril del Sur, y trátese el asunto en la próxima sesión, en Consejo pleno".

Además, resulta del Informe remitido por el ex-Jefe de Sección Sr. Casares: que la no inmediata publicación de actas provino en parte de los mismos Consejeros, y en parte de la imposibilidad material expuesta por el Director de la Imprenta del Gobierno, de contraerse al nuevo trabajo á consecuencia de otros pendientes; así como consta del libro del Ministerio la recomendación expresa del Jefe del Estado, á que se refiere el Informe del Jefe de Sección Sr. Quevedo. (Anexos A y B).

Si el Sr. Consejero publicó por su cuenta en *El Fénix*, el 2 de Mayo de 1890, el acta del 18 de Marzo fué, sin duda, porque conocía que no se podía hacerlo pronto en la Imprenta del Gobierno, recargada como estaba con los tres Mensajes al Congreso extraordinario que se reunió en dicho mes de Mayo (fuera del Mensaje al Congreso ordinario) y las Memorias, de las cuales, la de Instrucción Pública que consta de 233 págs. inclusive los documentos, tuvo que publicarse en la *Imprenta de la Universidad*. Otro tanto sucedió con la de Guerra y Marina que se enmprimió

la imprenta de *La Nación y C^a* ¿Por qué se hace, pues, en Diciembre de 1891 el cargo sobre el cual se ha guardado silencio desde Marzo de 1890?

En igual causa del recargo de la Imprenta del Gobierno por la publicación del Mensaje Presidencial, y de las Memorias al Congreso, fundó nuestra Cancillería en 1858, siendo Oficial Mayor el Sr. D. Camilo Ponce, el retardo en impugnar la protesta del Ministro Peruano, que precedió al bloqueo de Guayaquil por la escuadra peruana y á la guerra con aquella República.

Los trabajos urgentes (dijose entonces) á que ha estado contraída la imprenta para la publicación del Mensaje de S. E. el Presidente de la República, de las Memorias de los Ministerios, de los Informes de las Gobernaciones y de otros documentos importantes que deben ponerse en consideración del Congreso del año actual, han impedido que se dé á luz antes de ahora la presente impugnación. (1)

Hubo anteriormente acta del Consejo de Estado, como la del 11 de Febrero de 1864 que motivó una orden del Ministro de Relaciones Exteriores Dr. D. Pablo Herrera de que se levantara un sumario y se hiciera la pesquisa en forma legal para descubrir el autor de cierta imputación conexiónada con dicha acta, y respecto de la cual el Ministro de Colombia indicó en oficio del 12 de Julio de 1864 la conveniencia de que PARA BIEN Y HONRA DEL GOBIERNO DEL ECUADOR, SE LE DIERA PUBLICIDAD EN EL "PERIÓDICO OFICIAL", y que sin embargo, el Presidente García Moreno no la hizo publicar (Anexo C).

Hay que advertir que la acta del 18 de Marzo no hubiera podido publicarse en el *Diario Oficial*, porque hasta este mes de Febrero NO HA SIDO FIRMADA POR EL PRESIDENTE DEL CONSEJO, (indudablemente por causas que no han dependido de su voluntad). ¿Y habrá tenido derecho el Sr. Consejero para publicar parte integrante de esa acta, como lo es el informe, y careciendo, además, de permiso para ello? (2) ¿Será esto conforme con la disposición legal respecto de los documentos oficiales que "una vez publicados en el *Diario Oficial* pueden serlo en otros periódicos", según el artículo 2º de la ley de propiedad literaria y artística y con la nota oficial del Ministerio de Instrucción Pública del 11 de Diciembre de 1889 que "nadie puede publicar documentos oficiales sino pidiéndolos á la autoridad ó tomándolos del *Diario Oficial*"? (Nº 179 del *Diario Oficial* de 18 de Diciembre de 1889).

El Gobierno, sin embargo, ha pasado en silencio la publicación *por quien no estaba autorizado, y de un documento no autorizado*; ¡y el que ha incurrido en esa doble irregularidad es el que le acrimina por la no publicación! Si para justificar ésta no publicación, fuera necesaria, que no lo es, otra causal, además de las ya expresadas, podría hallarse en las siguientes palabras de dicho Informe "... tales pueden ser las deplorables consecuencias de la resolución del contrato. Otra no menos funesta será el duro golpe que nuestro espirante credito público externo sufrirá. . . tal será el escándalo que deshonrará el nombre ecuatoriano en las principales plazas

(1) *Impugnación que el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador hace del folleto que con el título de PROTESTA publicó el Excmo. Sr. Juan C. Cavero, Ministro Residente del Perú cerca del Gobierno del Ecuador, con fecha 3 de Agosto de 1858.— Quito.—Imprenta del Estado.—(Pág. 18).*

(2) Según la introducción que precede al Informe del Dr. Camilo Ponce publicada en *El Fenix* del 2 de Mayo de 90, "el mismo H. Consejo, inmediatamente después de aprobar el Informe, ordenó que se lo publicara POR LA PRENSA". (*sic*) No se menciona, pues, que se hubiere autorizado al Sr. Consejero para la publicación. ¿Podía prescindirse, además, de la firma del acta, que contiene el Informe, por el Presidente y el Secretario del Consejo?

comerciales de Europa, sin que ningún esfuerzo sea suficiente para poner completamente al país y á sus gobernantes al abrigo del descrédito". Y después de señalar esas consecuencias de la resolución del contrato, ¿cuál es la conclusión del Sr. Consejero? "...¿Qué hacer en esta dura alternativa entre males á cual más graves y trascendentales? **ACEPTAR VARONILMENTE EL MENOR, RESOLVER EL IRREALIZABLE CONTRATO**". ¡El menor mal, la deshonra del nombre ecuatoriano; el descrédito de la Nación!.....

Excusable es que hubieran pasado inadvertidos en los primeros momentos tales principios de moralidad política y crédito público; pero después del tiempo transcurrido, desde Marzo de 1890, parecè que lo ha habido sobrado, á lo menos para no hacer cargos de su no publicación en el *Diario Oficial* á un Gobierno que ha inscrito como primer punto de su programa administrativo el crédito público.

II.—Bien convencido debió estar el mismo Sr. Consejero, de la imposibilidad material de publicar pronto las actas, cuando no formuló queja alguna á este respecto, ni en el Congreso ni en el Consejo, en cuya sesión del 19 de Julio último, se limitó á pedir dicha publicación. Sin embargo, el acta del 22 de Junio, aprobada el 1º de Julio, y que contiene el más largo razonamiento del Dr. Ponce se publicó el 17 de Julio: (1) prueba de que no hubo tardanza en la trasmisión, y que se imprimió con toda la rapidez relativa de nuestras imprentas. Si el Sr. Consejero juzga que hubo retardo en publicar al cabo de diez y siete días las catorce páginas que ocupa en su folleto el acta del 22 de Junio, (y eso que se hallan omitidas allí las cuatro columnas más del *Diario Oficial* que contiene el acta referentes á otros objetos), justificaría la queja que, siendo él Subsecretario de Relaciones Exteriores, dirigió el Ministro del Perú Sr. D. Juan Celestino Cavero en nota del 6 de Noviembre de 1857, por no haberse publicado su discurso de recepción **EN MÁS DE VEINTICUATRO DÍAS!** Queja á la que contestó el Ministro de Relaciones Exteriores, que "aunque en el supuesto de que el Gobierno del Ecuador no hubiese tenido á bien hacer la publicación cuya falta extrañaba S. E., no habría tenido él derecho, como no lo tiene ningún agente diplomático, y menos haciendo uso de la ironía, para dirigir la citada reconvencción". (Anexo D). Compárese la diferencia entre 17 y 24 días, y entre las dimensiones de un discurso diplomático y las catorce páginas del razonamiento del Sr. Consejero Ponce. A no haber sido éste alargado innecesariamente con las disquisiciones sobre el Perú y la República Argentina, sobre la "Alta Banca Judía que avanza con pasos de gigante á constituir el feudalismo financiero, mil veces más opresivo y ominoso que el de los Condes y Barones de la Edad Media", sobre los "judíos en Francia dueños de ochenta mil millones", asuntos, cuya conexión (2) es difícil saber con el depósito de los dos millones—único so-

(1) La del 1º de Julio aprobada el 3, se publicó el 24, y la del 6 de Julio, que ocupa en el folleto desde la pág. 31 hasta la 45 inclusive, se publicó el 12 de Setiembre, tanto por sus dimensiones cuanto porque no fué aprobada sino el 3 de Agosto.

(2) Sobre todo, lo de los Judíos—mayormente al tratarse de un católico y amigo y favorecido del Papa como lo es el Conde d'Oksza,—y lo de los "ochenta mil millones que poseen en Francia", (entiéndese de "francos" según *LA FRANCE JUIVE* par *Edouard Drumont*, octogésima cuarta edición); pues, aunque el Sr. Consejero dice para justificar el haber traído á colación lo de los judíos que "ese ejemplo entre mil que pudiera citar, manifiesta á dónde conduce el abuso del crédito", ignórase cómo pueda tener esto aplicación al Gobierno del Ecuador que nunca ha podido usar en Europa, á pesar de las CINCO TENTATIVAS hechas inutilmente por el Presidente García Moreno, y menos abusar de un crédito que no tiene.

metido al Consejo—el acta no hubiera ocupado ni esos diez y siete días ni las diez columnas del *Diario Oficial*.

III.—El mismo Sr. Consejero, á pesar de su afán de publicar las actas, no ha dado á luz sino en Diciembre, las que registra el *Diario Oficial* desde Julio: prueba de la dificultad con que se tropieza entre nosotros para imprimir rápidamente.

¡Cuántos documentos de importancia internacional y de honra nacional, como el Protocolo de 1869 sobre Galápagos, publicado recién en el presente Enero de 1892, han quedado inéditos desde el tiempo del Sr. García Moreno! (Anexo E). El *Periódico Oficial* del 22 de Enero de 1892 dió á conocer dicho protocolo y otros documentos de aquella época; y sucesivamente se irán publicando como sea posible los demás que han quedado desadvertidamente inéditos. El Congreso ordenó la publicación en folleto de las actas de la Convención de 1830, y no obstante el interés del trabajo histórico que precede á ellas,—la biografía del General Juan José Flores, padre del actual Presidente,—no ha podido hacerse esa publicación. ¿Podrá creerse que haya sido por la "hostilidad encubierta, pero eficaz" del hijo contra el padre? El último Congreso excitó el patriotismo del Gobierno para varias publicaciones atrasadas, que no se podían hacer, por la falta de tipos y prensas que se pidieron á Estados Unidos, y que sólo llegaron el último Diciembre. La introducción puesta en el N^o 1^o del nuevo *Periódico Oficial* de Enero del presente año, manifiesta que, á pesar del vivo interés del Gobierno, no se ha podido alcanzar el intento de publicarlo diariamente.

IV.—Aun dado caso que no se hubiera hecho la publicación de las actas, no hay ley que la ordene, como se expresó en la citada Circular. Prueba de elló, que desde Mayo de 1884 no se ha publicado una sola acta del Consejo de Estado, ni se ha pedido la publicación de ninguna, aunque las hubo que versasen sobre asuntos graves que motivaron acusaciones ante el Congreso contra el Encargado del Poder Ejecutivo.

V.—Ni aunque hubiera esa ley, mal podría disponer que el Gobierno se constituya en dependiente del Consejo de Estado y corra con la publicación de dichas actas, lo cual corresponde al Secretario del Consejo que lo es el Subsecretario de lo Interior, con quien, por tanto, se debió el arreglar el asunto, sea directamente, sea por medio de su Jefe, el Ministro del ramo y miembro del Consejo, máxime cuando habiendo éste concurrido con su voto al acuerdo que se trataba de llevar á ejecución, era natural se interesase en ello.

No hallamos en las actas de 91 otro acuerdo sobre publicación que el del 1^o de Julio, ni en él relación alguna al *Diario Oficial*. (Anexo F). Sin embargo, el Sr. Consejero sienta que "se dispuso reiteradamente se dieran á luz en el *Diario Oficial*".

No ha habido espacio para ellas (añade) en el órgano de publicidad de los actos gubernativos; pero sí lo ha habido amplio y desahogado, para reproducciones de documentos de todos conocidos, que tienen la recomendación de abogar en pro del beneficioso contrato.

Para juzgar de lo inexacto del cargo, basta saber que la *Exposición del Senado á la Nación*, de Setiembre de 1890, á lo que parece alude el Sr. Consejero, firmada por los HH. Senadores Peña, Cárdenas, V. L. Salazar y Chávez, que contiene la defensa autorizada del contrato, no se insertó en el *Diario Oficial* sino UN AÑO DESPUÉS, en 15 de Setiembre de 1891, y tan sólo en parte, y porque habiéndose publicado el

17 y 24 de Julio las actas donde se hallan los ataques del Sr. Consejero, habría sido clamorosa parcialidad no publicar la defensa del Senado.

Prueba también de lo gratuito de dicho cargo es que el telegrama siguiente de Riobamba recibido el 9 de Julio, verdadera petición de importancia en favor del depósito tal cual lo hizo el contratista, no sólo no se ha publicado hasta hoy, sino que ni siquiera se le ha mencionado, no obstante llevar la firma de las primeras autoridades administrativas, judiciales, así como de eclesiásticos y ciudadanos caracterizados, y de ser patrocinada por algunos Senadores, uno de ellos Consejero de Estado y miembro de la oposición, quien manifestó al Ministro del Interior, que "trabajaría por conseguir una Legislatura extraordinaria popularmente pedida":

Telegrama de Riobamba, del 3 de Julio de 1891, recibido el 9.

Señor Presidente.—El telégrafo nos ha transmitido la opinión del Consejo de Estado cuanto al depósito. Por el mismo conducto sabemos que hoy debe reconsiderarse el asunto, y hacemos votos porque se opine en sentido de pedir al Sr. Ballén que explique en qué clase de valores se ha hecho el depósito. Si de las explicaciones del Sr. Ballén resultase que el depósito no se ha hecho en oro ó plata, sino en otros valores efectivos, suplicamos á S. E. que se dirija á los HH. Senadores y Diputados consultándoles si aprobarían el depósito verificado en esta forma. Confiamos en que el voto de los representantes del pueblo secundará las patrióticas miras y levantados propósitos de V. E.

Manuel Lizarzaburu, Joaquín Pozo, Félix Proaño, Pbro. Eduardo Alvarado, Pbro. Mariano Prats, Pbro. Antonio González Romero, Pbro. Alejandro Colina, Dr. Emilio Chiriboga, Dr. José María Banderas, Dr. Miguel Betancourt, Serafino Rodríguez, D. José Velasco, Dr. Emilio Uquillas, Dr. Vidal Egüez, Dr. Diego Salas, Alejandro Salgado, Dr. Leopoldo Ormaza, Dr. Livino Colina, Dr. Juan Cevallos, Pbro. Luis Vallejo, Antonio Andrade Larrea, Paulino Domínguez, Carlos Larrea Donoso, Eudoro Valdivieso, Bruno Dávalos, etc. etc. (Siguen muchísimas firmas) dice el telegrama.

Tampoco se ha publicado el telegrama del Gobernador de Riobamba, dirigido el 9 de Mayo, á nombre de las personas más notables de esa ciudad, sobre "la terrible ansiedad que había por conocer la última solución del asunto".—(Anexo G).

Al tratarse del depósito, se verá que algo más en favor de la empresa y procedente de autorizada pluma, ha dejado de publicarse.

VI.—Si no hubiera querido el Gobierno publicar las actas del Consejo, le era suficiente desentenderse de ello por las razones anteriores, y además por las siguientes:

El Consejo no había dispuesto, como se ha visto, ni disponer podía en esta materia, nada que obligara al Gobierno; pues no tiene facultad de dictar medida alguna para la que no esté autorizado por la ley. Además, ¿podía el Consejo pretender que sus actas fueran de mejor condición que las del Congreso, de las cuales ni una sola se publicó en el *Diario Oficial*, sin que hubiera habido ninguna reclamación en los ciento un días en que estuvo reunida dicha Legislatura?

Para que el Gobierno no ordenara la publicación de que se trata, bastaba que en concepto del Sr. Ministro de Justicia "hubiera sido "conveniente que, *por honra* del Consejo, no constasen los epítetos usados "en el acta de 1º de Julio, porque una Corporación compuesta en su mayor "parte de ancianos y que es una de las más respetables en la República, no "debe jamás usar de expresiones que no estén en relación con la MESURA "Y MAJESTAD QUE LE SON PROPIAS, moviéndole á pedir esa supresión tan

“solamente el deseo de que el Consejo GUARDE SIEMPRE EL DECORO QUE DEBE GUARDAR”. (Acta del 6 de Julio). Y las palabras del acta, objetadas por el Ministro, eran tanto más innecesarias, cuanto que el mismo Sr. Consejero Ponce á tiempo de sostener que “no veía por qué se exigía el retiro de una palabra que es la expresión de la verdad”, añadía, refiriéndose á otras más injuriosas de una carta de París, que citó sin mencionar al autor: “Con la destitución del titulado *Conde* del Consulado del Ecuador en Bayona, está diciendo cosa semejante el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, aunque indirectamente y SIN LA CRUDEZA de lenguaje empleado en la carta que se ha leído.” Esto es, el Sr. Consejero suministraba la prueba en contrario de lo que defendía, como le sucede no pocas veces,—á saber, “que se podía decir cosa semejante sin crudeza de lenguaje”.

Otras de las palabras que en el acta del 1º de Julio comprometen el crédito del Gobierno, como lo manifestó el Sr. Ministro de Hacienda en la nota del 6 de Julio, son las que siguen: “Si le dejamos subsistente (el contrato) pudiendo y debiendo en ley y conciencia y por honor y patriotismo ROMPERLO SIN MÁS DEMORA, si lo oneroso del contrato y la *vergüenza* de haberlo otorgado carecen de poder para determinarnos á DECLARARLO INSUBSISTENTE pudiendo y debiendo hacerlo, muévanos al menos la consideración de figurar en el viejo Continente como deudores fallidos, una vez por inculpable insolvencia y dos por *reincidencias criminales*”; palabras todas del Sr. Consejero Ponce, que no parece redundan en honra de la Nación, ni de su crédito, cuya garantía es un artículo constitucional que el Gobierno está obligado á respetar y hacer respetar. Refiriéndose á ellas expuso el Ministro de Hacienda que “no debió aducirse como razón que el contrato era inconveniente”, y agrega:

Esta calificación daría margen, especialmente en el exterior, á COMENTARIOS DESFAVORABLES Á NUESTRO CRÉDITO, PORQUE LA CENSURA QUE VA ENVUELTA EN TAL CALIFICACIÓN RECAERÍA EN EL MISMO CONSEJO DE ESTADO, con cuyo acuerdo se hicieron las objeciones, y SOBRE EL SENADO DE 1890 QUE LAS ACOGIÓ. (Nota oficial leída en la sesión del 6 de Julio).

VII.—En peor caso se halla aun la alusión á la *compra de votos* que ha motivado la justa reclamación del H. Presidente del Senado, y otros miembros del último Congreso, en la carta que dirigieron al Sr. Consejero Ponce y que ha quedado sin contestación. (Anexo H).

Si algo puede reprocharse al Gobierno, es quizá haber llevado la deferencia hacia el Consejo de Estado hasta dejar que el *Periódico Oficial* se hiciese órgano de imputaciones contrarias á la honra de los miembros del Congreso, de la prensa nacional ó de ciudadano alguno, (como cuando se habla de “partidas empleadas en prostituir la imprenta, en comprar cooperaciones y votos, propinas prometidas á los antiguos y nuevoscofrades”); y también órgano de calificativos contra Naciones amigas, con las cuales debe el Gobierno cultivar buenas relaciones. Habría bastado para justificar la negativa del Ejecutivo á que se publicara el Informe del Sr. Consejero, el que éste se hubiera permitido calificar, como lo hace al Perú de “Hijo pródigo”—y usar respecto á la República Argentina del ofensivo epíteto de “Paraíso de los tontos”, empleado por un norte-americano, y añadiendo por cuenta propia el de “objeto de compasión de unos y de ludibrio de otros”.

¿Por qué entonces, preguntaráse acaso, por qué á pesar de tamañas irregularidades, se consintió en tal publicación? Contesto:—El Go-

bierno, aunque conocedor de aquéllas, prefirió pasarlas por alto con tal de no dar margen á que la mala fe interpretara lo que no hubiera sido sino un acto de cortesía internacional y de atención hacia los Legisladores, como obra de la "hostilidad" que se ha supuesto. Solicito el Ejecutivo ante todo de su honra, deseó quitar pretexto á la calumnia, y á esta consideración pospuso las demás, sin dejar de influir las que él quiso guardar al Consejo de Estado. Las imprudentes acusaciones lanzadas en el folleto arriba mencionado, obligan al Gobierno, mal de su grado, á poner de manifiesto las impropiedades, y algo más, de las palabras del Sr. Consejero que el Gobierno hubiera deseado pasar en silencio, como lo hizo antes.

VIII.—La responsabilidad que podían acarrear al Estado las aseveraciones equivocadas é irreflexivas que contiene el citado Informe acerca de los "nueve millones de francos, arrancados (según el Sr. Consejero) á nuestro nombre y con NUESTRA GARANTÍA á los infelices suscritores del Empréstito Oksza", arma que el Sr. Consejero hubiera dado hasta para una reclamación internacional si el Jefe del Estado no hubiese tenido la precaución de hacer constar de antemano lo contrario en el Mensaje del 10 de Junio de 1890 con las palabras siguientes: "En cuanto al empréstito de los nueve millones de francos, nada tiene que hacer el Gobierno con él", según la declaración que publiqué á este respecto en el *Diario Oficial* del 1º de Febrero último." Aquellos conceptos imprudentes y erróneos (puesto que la garantía del Gobierno no se encuentra en el empréstito de los nueve millones) se vertían el 1º de Julio; y el mes anterior el Jefe del Estado supo por comunicación del Sr. Ballén "que se hablaba en la *Banque d'Escompte* de enviar á *** para ejecutar á la antigua Compañía del ferrocarril por el servicio de los nueve millones, pues creían, según parece, que PODÍAN REIVINDICAR LAS SALES".

*
* *

ACTA DESCABALADA Y TRUNCA.

El informe del Sr. Vicepresidente de la República, y el del respectivo Subsecretario de Estado manifiestan la sinrazón de este cargo. Dice el primero:

.....Aprobada el acta de 6 de Julio último con las rectificaciones y supresiones indicadas en el mismo Consejo de Estado, se trasladó al libro respectivo; mas el escribiente, al copiarla para el Sr. Dr. Ponce, había omitido el último párrafo; PERO EL ACTA SE PUBLICÓ EN EL *Diario Oficial* SIN OMISIÓN ALGUNA.—*Pablo Herrera.* (Anexo I).

El informe del Subsecretario de Instrucción Pública, Sr. Carlos Pérez Quiñonez, datado el 25 de Enero de 1892, es como sigue:

.....Tanto el acta publicada en el *Diario Oficial*, como la que consta en el Copiador debidamente autorizada, no tiene omisión ninguna. La culpa si la hubo fué exclusivamente mía por haber autorizado la copia sin notar la omisión; pero de ninguna manera podía hacerse responsable de ella al Ejecutivo, como se ha pretendido..... Bastaba la publicación del acta íntegra MÁS DE TRES MESES ANTES DEL FOLLETO DEL SR. PONCE, para que no se hablase de la copia descabalada como prueba de la oposición *encubierta pero eficaz* del Poder. ¿Qué manera de oposición *encubierta pero eficaz* era ésta, consistente en dar una copia descabalada DESPUÉS DE QUE EL DOCUMENTO ERA CONOCIDO EN TODA

SU INTEGRIDAD POR AMIGOS Y ENEMIGOS? Pero hay más: el mismo Dr. Ponce confiesa que obtuvo la rectificación por medio del Consejo; luego, ¿á qué conducía el hacer mérito de que la copia, antes de rectificad, estuvo trunca? Apenas ví la publicación del Dr. Ponce, le dirigí una carta, pidiéndole una aclaratoria; pero hasta hoy no he tenido contestación."

¿A qué se reduce, pues, la formidable acusación de acta *descabalada y trunca*, cuando ésta se halla publicada ÍNTEGRA en el *Diario Oficial*? Añade el Sr. Ponce "tuve que dirigirme al Presidente del Consejo para hacerle notar la irregularidad cometida y obtener por este medio la rectificación. No era esto extraño para mí: IGUAL COSA ME PASÓ CON EL INFORME que emití acerca de la resolución del contrato de 7 de Agosto de 1885. Aprobada su publicación por *unanimidad de votos*, nunca fué dado á luz en el *Diario Oficial*".—Esto de "igual cosa" significa que encontró también su informe descabalado y trunco, y que tuvo que dirigirse al Presidente del Consejo para hacerle notar la irregularidad cometida.—Hubo algo de eso?—No. Luego, ¿cómo pasó "igual cosa"?

La Secretaría del Consejo que corre á cargo del Subsecretario Dr. D. Honorato Vázquez fué desempeñada en el período de tiempo á que alude el Sr. Consejero, por el Subsecretario de Instrucción Pública y el de Hacienda, sucesivamente, Sres. Carlos Pérez Quiñones y Dr. Jacinto Ramón Muñoz, y aun por los Jefes de Sección del Ministerio de lo Interior, á consecuencia de hallarse el Subsecretario Dr. Vázquez consagrado á escribir el Alegato sobre límites con el Perú que estamos obligados á presentar á S. M. la Reina de España en virtud del Tratado con aquella República.

Faltando el Secretario del Consejo, era natural atribuir á esa falta cualquier otra (caso de haberla) y no á "hostilidad del Gobierno": y menos hacerla materia de recriminaciones por la prensa, con el objeto de aparejar al Ejecutivo una responsabilidad que en manera alguna le corresponde, como bien consta á todos, y aun al propio autor de ellas. (Anexo J).

* * *

PUNTUACIÓN DE UN CABLEGRAMA.

La Circular del Ministro y la nota del Sr. Ballén á que aquella se refiere explican suficientemente que no teniendo los cablegramas en clave puntos ni comas, se colocan donde se cree corresponden. El Sr. Ballén en su cablegrama del 1º de Junio,—que contestó al de S. E. del 20 de Mayo dijo: "Tengo informes á mi satisfacción" (Esta parte se refería á la primera del telegrama de S. E.: "Confío en que Banco nombróse con aprobación de U. según convenio.") "Con respecto al empréstito de los dos millones del depósito, se necesita aguardar el resultado del empréstito Oksza." (Esto contestaba á la segunda parte del telegrama de S. E.: "desearía saber sobre el empréstito de los dos millones.") Pues bien, el gran crimen que se cometió en la Secretaría del Presidente es que el punto se colocó después de "depósito," en lugar de después de "satisfacción." ¿Puede creerse que se haga seriamente cargo de tal naturaleza? Ya se manifestó en la Circular del 1º de Enero que si se suponía al Gobierno favorable al depósito, en la forma en que se hizo, lo que le hubiera convenido era: "Tengo informes á mi satisfacción respecto del Banco" y no "respecto del empréstito." No haberse adivinado dónde debía ponerse el punto constituye para el Sr. Consejero una "falsificación de versión." ¿Qué diría de versiones comple-

tamente erróneas que se han hecho en cablegramas que, por fortuna, ninguna relación han tenido con los asuntos del Consejo y han motivado por estos errores una serie de cablegramas? Uno de esos errores consistió en creer que se pedía una notificación al Cuerpo Diplomático y resultó cosa muy diversa.—“La verdad es que nunca hemos tenido tropiezo en los asuntos tratados en las cartas”, escribió el Sr. Ballén al Jefe del Estado el 19 de Junio último, “y que nuestras discusiones han venido de algún *quid pro quo telegráfico*”. Por esto S. E. ordenó en dos telegramas al Sr. Ballén que telegrafara sin clave, orden que repitió en carta del 6 de Junio. Véase el Informe del Secretario de la Presidencia que corre con estas traducciones. (Anexo K). Tan frecuentes é inevitables son los errores de traducción, principalmente por los que suelen cometerse en las palabras convencionales de la clave, que al trascribir el Sr. Ballén el 27 de abril de 1891 un telegrama de la víspera en clave, decía al Sr. Presidente de la República “. . . lo que hay que desear es que este telegrama sea bien transmitido y bien traducido. Digo esto último, por la historia del ‘Cuerpo Diplomático’ de mi telegrama del 18 de Marzo, que le quebró á U. la cabeza y el humor, & &”

Explicado satisfactoriamente por el Sr. Ballén que “tengo informes á mi satisfacción,” se refería al *Banco de Westendorp*, ¿no era lo recto y natural que se suprimiera la página 51 del folleto, puesto que no tenía ya razón de ser, según el mismo autor, y que se dejó no obstante por si no llegara á verse en la página 120 que el oficio del Sr. Ballén “no da asidero á la conjetura y la desvanece?” Dejar subsistentes en la página 51 injuriosas conjeturas y sospechas para desvanecerlas en la página 120, difícilmente admite la cómoda explicación de que “estaban ya impresas.” Esto sí que pudo y debió evitarse fácilmente, no lo de la colocación de un punto enteramente discrecional, una vez que no lo hay en esos cablegramas.

La mejor prueba de que se creyó que el “tengo informes á mi satisfacción” se refería al empréstito y no al Banco, es que el Gobierno replicó el mismo día que “no se había contestado terminantemente”, y que el Sr. Consejero aludiendo á este supuesto dice: “En verdad, tenía razón el Gobierno” (pág. 22). Y el Sr. Ballén dice igualmente en su nota del 4 de Setiembre: “Obedeciendo sin duda á la misma suposición que ha hecho el Sr. Dr. Ponce, el Gobierno me telegrafió: ‘no ha contestado U. claramente si el depósito se hizo de acuerdo con U.’” Otra prueba también concluyente es que al mismo Sr. Ballén se le dió la siguiente traducción de su telegrama según consta del libro copiador de la Presidencia, pág. 205: “Tengo informes á mi satisfacción con respecto al empréstito de los dos millones”.

El Sr. Consejero que cree cargo formidable no haberse adivinado en la Secretaría del Jefe de la Nación dónde debía ponerse un punto en un cablegrama que no lo tenía, reputa “nimio escrúpulo” del Sr. Ministro de Hacienda el justo reparo que éste hizo de que en 1º de Julio se discutiera en el Consejo la proposición del Dr. Ponce; “resultando de los últimos telegramas recibidos de París HASTA EL 5 DEL PRESENTE MES DE JUNIO, no haberse hecho el depósito de los dos millones”, siendo así que se tenía á la vista el telegrama posterior del Sr. Ballén datado el 26 de Junio, que dice: “certificados declaran recibido en caja *dos millones de francos*”. Según el Sr. Consejero; “se comprendía naturalmente que su proposición hubiese sido aprobada en los términos en que fué escrita desde el principio *sin parar mientes en el insignificante cambio de fechas*”. ¡La declaración de haberse recibido en caja *dos millones de francos* era *insignificante cambio de fechas!* Pésense las razones aducidas por el Sr.

Ministro de Hacienda para pedir la reconsideración, y se decidirá si se trataba de un *cambio insignificante de fechas*. (Anexo L). Y si sólo se trataba de un "insignificante cambio de fechas" en que no se debía parar mientes, ó "un nimio escrúpulo", ¿cómo reconoce al mismo tiempo el Sr. Consejero que "ese cambio habría sido más correcto", y lo hizo en efecto?

¿No era puesto en razón lo que propuso el Sr. Ministro de Hacienda (y sostuvo el de Justicia) en los términos siguientes:

.....Si á pesar de lo dicho, y por severidad excesivamente rigurosa, todavía subsistiese en el ánimo del Consejo la duda anterior, lo que exigen la prudencia y la honra nacional, empeñada en el contrato para la construcción del ferrocarril, es únicamente encargar al mismo Cónsul que dirija al Banco depositario la siguiente pregunta: "¿El depósito de los 2.000.000 de francos fué hecho en dinero efectivo?" y le exija que conteste *sí ó no*, porque esta respuesta, tan lacónica como clara y decisiva, no dará lugar á ninguna duda ó interpretación. Y si la respuesta fuese afirmativa ¿cuál sería el descrédito que acarrearía al Consejo de Estado y á la Nación el vergonzoso error de haber afirmado que el depósito no se hizo en dinero efectivo.....

* * *

VARIOS ERRORES SOBRE EL DEPÓSITO.

Si *dos millones de francos* significan ó no lo que suenan, (lo que ~~PO~~ ~~U~~ ~~ITO~~ rece pudo saberse fácilmente preguntando, v. g. si el *Banco de Francia* pagaría en *efectivo*, llegado el caso, el certificado del *Banco de Westendorp*), y si se hizo ó no el depósito en el tiempo designado por el art. 36 del contrato, es asunto que resolverá el Tribunal arbitral.

El Gobierno se limita, por tanto, á hacer notar los errores en que ha incurrido el Sr. Consejero respecto al depósito, además de los que ha señalado el Sr. Ballén en su nota del 4 de Setiembre. (*Diario Oficial* del 22 de Octubre de 1891).

En ésta, al reproducir dicho funcionario la respuesta que dió al telegrama de S. E. "no ha contestado U. claramente si el depósito se hizo de acuerdo con U.", y que fué la siguiente: "Certificados recibidos hoy", agrega: "NO PODÍA HABERLOS RECIBIDO SIN ESTAR DE ACUERDO". No obstante, el Sr. Consejero dice: "El Sr. Ballén.....no ha tenido la menor parte en la consignación del depósito".

Júzguese entre la aserción del Sr. Ballén y la del Sr. Consejero; y júzguese igualmente de las que á continuación se reproducen, sin otro agregado que las manecillas.

El Sr. Ballén, en otro lugar de su precitada comunicación, dice también: "Para que yo viese con mis ojos el depósito en oro, plata ó billetes de Banco, habría sido preciso que yo fuese á Amsterdam, lo que no se me había ordenado, ni yo tenía obligación de hacer. *La orden que recibí fué de exigir los certificados y nada más*", palabras que están declarando que el Sr. Cónsul ~~NO~~ FUÉ AUTORIZADO POR EL GOBIERNO para hacer la designación del Banco depositario, que no lo hizo, en efecto, y que no recibió órdenes ni instrucciones para intervenir personalmente en la ejecución del depósito.....

.... El Gobierno no ha intervenido por sí, ni por medio de su representante, ~~NO~~ AUTORIZADO AL EFECTO, en la designación del depositario".....(Pág. 125 del folleto).



Lo que expone el Sr. Ballén que no podía haber recibido los certificados SIN ESTAR DE ACUERDO, el telegrama que le dirigió S. E. del 1º de Junio que “no había contestado terminantemente si depósito se hizo de acuerdo con él”, y el anterior “confío en que Banco nombróse con aprobación de U. según convenio”, manifiestan bien á las claras la facultad que tenía el Comisionado Fiscal y de que él hizo uso, contra lo que sienta el Sr. Consejero. Aquel acuerdo entraba en las facultades naturales del Comisionado Fiscal, como entra todo lo que concierne á los intereses que le están cometidos. Y con mayor razón debía ser así después del contraste que sobrevino al *Banco de Descuento*, propuesto al principio por el contratista. ¿Qué de clamores no se habrían levantado si se hubiera hecho el depósito en el *Banco de Descuento*, no obstante haber resultado que éste se hallaba en mala condición? No admite, pues, duda que el depósito no podía ni debía hacerse allí, y que de acuerdo con el Comisionado Fiscal podía haberse hecho en cualquier otro Banco, por lo que se dirigió á éste el enunciado telegrama del 30 de Mayo.

Todo representante de un Gobierno está facultado á tomar medidas precautorias, como las de asegurar un depósito. Siendo el actual Jefe del Estado Ministro Plenipotenciario en Chile, cuando la Presidencia del Dr. Espinosa, depositó en el Banco Nacional de Chile 40.000 fuertes en oro que le entregara aquel Gobierno (además de 10.000 fuertes que su Representante le había anticipado en Lima) para el auxilio de las víctimas del terremoto de Imbabura. Y esa medida fué aprobada por el probo é ilustrado Presidente Espinosa, cuyo Ministro de Relaciones Exteriores era el Sr. Dr. Ponce. El Ministro Flores sin necesidad de autorización, arregló aquel depósito en el Banco Nacional de Chile, así como el de \$ 1.500 más entregados por el Sr. Arzobispo de Santiago y el Sr. Vicario Capitular de la Serena, y cuyo certificado remitió al Sr. Gobernador de Guayaquil. (Anexo M).

Rectificada por el Sr. Consejero la equivocación involuntaria que contienen las págs. 21 y 48 de su folleto sobre los bonos en que se ofrecía hacer el depósito y que eran los de la futura emisión, no los de la anterior de nueve millones, no habría para qué mencionarla si no fuera por otros errores conexados con aquella, y que se hallan en las siguientes palabras del Sr. Consejero:

“Estos cablegramas y el antecedente que los precedió (*sic*) no dejaban ya la menor duda sobre que el depósito de la garantía se ha hecho, no en dinero efectivo, sino en valores de bolsa, sujetos á constantes alteraciones, y probablemente en los bonos del empréstito *Oksza*, que de no pagarse, COMO NO SE PAGARÁ EL CUPÓN SEMESTRAL que se vence precisamente en este mes, (Julio) perderán todo su valor. Convencido de la realidad de este HECHO.”

Pues bien, no solamente se pagó el cupón de aquel semestre de Julio, sino el siguiente de Enero. Un millón trescientos mil francos ha pagado de su bolsillo el Conde d' Oksza, sin estar obligado á ello, por el servicio del empréstito de los nueve millones. Y el hecho de cuya realidad estaba convencido el Sr. Consejero ha sido exactamente lo contrario; pues los bonos de aquel empréstito, lejos de *perder todo su valor*, lo han aumentado en 50 francos sobre el precio de emisión. He aquí la prueba tomada de varios periódicos rentísticos, entre ellos *Le Courrier du Soir* de París del 17 de Octubre de 1891.—“Las obligaciones emitidas á 435 y CONOCIDAS CON EL NOMBRE de *Guayaquil*, se cotizan actualmente á 485 francos sin que las diversas peripecias de la Bolsa hayan podido hacer declinar el curso de este EXCELENTE VALOR”. Y de esas obligaciones dijo el

Sr. Consejero en pleno Consejo ser un *hecho* que PERDERÍAN TODO SU VALOR.

Por la cita precedente se ve la otra equivocación en que incurrió el Sr. Consejero, llamando "empréstito d' Oksza" al empréstito que nunca ha tenido ese nombre, sino el de *Guayaquil*, abreviatura de aquél con que fué emitido, á saber de *Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil*. El nombre del Conde d' Oksza no figuró para nada en el prospecto de emisión. Los Banqueros fueron en Bruselas J. Matthieu et Fils, en Amberes M. L. de Terwangne, y en París el *Banco de Descuento*.

El Sr. Ballén, en su correspondencia al Jefe del Estado, expuso con su habitual lucidez razones de peso á favor del depósito en valores y de la empresa en general, las cuales no se han publicado hasta ahora, ni en periódico particular ménos en el *Oficial*, donde el Sr. Consejero pretende que ha habido tan "amplio y desahogado espacio para reproducción de documentos de todos conocidos, pero que tenían la recomendación de abogar en pro del beneficioso contrato".—La publicación de los fragmentos de correspondencia que hoy se hace por primera vez demuestran lo gratuito de aquel aserto. Ellos dan á conocer las dos circunstancias —la crisis del *Banco de Descuento* y la quiebra de la gran Casa bancaria inglesa de Baring Brothers—que obligaron al Conde d' Oksza á solicitar que el depósito se hiciese provisionalmente en valores, y lo que alegó á su favor nuestro Comisionado Fiscal. (Anexo N). Lo desagradable que fué al Sr. Presidente de la República tener que someter al Consejo de Estado la reiterada proposición del Conde d' Oksza lo comunicó al Sr. Ballén como sigue:

Quito, 9 de Mayo de 1891.

..... Ahora recibo su telegrama del 8, que es una tercer insistencia en que el depósito *Oksza* tenga lugar en bonos. He tenido ya hasta vergüenza de reunir el Consejo de Estado para una tercer insistencia. SÓLO POR CUMPLIR EL DEBER ME SOMETO Á ESTA HUMILLACIÓN.....

¿Y por qué el Presidente se sometía á esa humillación?—Únicamente para que no se le hiciera responsable del fracaso de la empresa. Las siguientes palabras del Sr. Ballén á S. E. lo explican suficientemente:

París, 1º de Mayo de 1891.

..... Supe que se había dado orden á Guayaquil de comenzar los trabajos; pero que si U. no consentía en recibir el depósito en obligaciones de la Compañía, se daría contra-orden y no podría realizarse la empresa.....

Algún día se dará á luz probablemente la correspondencia del Sr. Presidente Flores con nuestro Comisionado Fiscal y entonces se leerán los severos cargos hechos por aquél al empresario con motivo de estas propuestas al Consejo de Estado y de otras faltas graves, y se conocerá cuán lejos de la realidad de los hechos ha estado el Sr. Consejero en sus acusaciones de parcialidad. Atestíguelo también: 1º las cartas que tres personas respetables de esta Capital tienen de uno de los empresarios en que se vierten amargas quejas contra el Sr. Flores, exactamente por lo contrario de lo que le acusa el Sr. Consejero; 2º las recriminaciones á que se propasó otro de los representantes de la empresa, que constan de comunicación del Sr. Gobernador de Guayaquil; y, 3º los ataques de la prensa contra el Presidente por no acceder al depósito como se pedía. (Anexo Ñ).

Cuando se publiquen esos documentos resaltarán más y más la injusticia de los cargos del Sr. Consejero, y cómo el Jefe del Estado ha sido la víctima expiatoria de las pretensiones opuestas.

Por de pronto háse visto en la Circular del 1º de Enero, que S. E. creyó tener derecho para exigir el depósito de los dos millones desde el 3 de Diciembre de 1890, y que si éste se aplazó hasta el 3 de Junio de 1891, fué porque no halló apoyo ni en el Consejo de Estado, ni en el abogado del Fisco.

Otra medida que el Gobierno juzgó necesaria fué la de que el depósito se hiciera en el Banco del Ecuador, y se frustró porque éste no quiso recibirlo. (Anexo O). Así, el tiempo ha venido á justificar la previsión con que S. E. intentó precautelar los intereses del Fisco con aquellas dos medidas—la de que el depósito se hiciera el 3 de Diciembre de 1890 y en el Banco del Ecuador,—lo cual hubiera impedido toda duda y la controversia que se ha suscitado, y que tendrá que resolverse por los árbitros.

Ignórase qué clase de “reglamentación” requiera acto tan sencillo como el de recibir certificados de un depósito.—El actual Presidente, en su carácter de Representante del Ecuador, tuvo ocasión de hacer varios depósitos además del ya mencionado en el *Banco Nacional* de Chile, y á ningún Gobierno, inclusive el del Sr. Dr. Espinosa, de que formó parte el Sr. Dr. Ponce, se le ocurrió debieran ser dichos depósitos materia de reglamentación. Y si así pensó el Sr. Consejero, ¿por qué no lo sugirió ante el Consejo desde que se consultó á éste sobre si el depósito podía exigirse el 3 de Diciembre de 1890? Parece que hubo sobrado tiempo para hacer esta indicación en el medio año trascurrido desde entonces hasta que se volvió á tratar del depósito en Mayo de 1891.

*
* *
*

RESOLUCIÓN DEL CONTRATO.

Contradicciones.—El Sr. Consejero dijo en la sesión del Consejo de Estado del 22 de Junio de 1891: “La falta de cumplimiento de esta condición previa produce la resolución del contrato. Ha llegado, por tanto, el momento de darlo por *resuelto*, (pág. 7 del folleto). “A continuación el mismo Sr. Consejero hizo la siguiente proposición: ‘Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 5 del presente mes, no haberse verificado el depósito de los nueve millones de francos de que habla el art. 36 del Decreto de Concesión, en el tiempo y en las especies mencionadas en dicho artículo, HA QUEDADO RESUELTO EL CONTRATO’.

En la sesión del 1º de Julio agregó; “.situación á que nos tiene reducidos el contrato cuya caducidad discutimos, situación violenta é intolerable por las amenazas que encierra de ruinas en no lejano porvenir y de vergüenza y vilipendio desde ahora si le dejamos subsistente, pudiendo y debiendo, en ley y conciencia y por honor y patriotismo, ROMPERLO SIN MÁS DEMORA.” (pág. 21) “Si lo oneroso del contrato y la vergüenza de haberlo otorgado (el Sr. Consejero se refiere á la Concesión legislativa) carecen de poder para determinarnos á DECLARARLO INSUBSISTENTE, pudiendo y debiendo hacerlo, muévanos al menos la suprema deshonra de figurar en el viejo Continente como deudores fallidos, una vez por inculpable insolvencia y dos por reincidencias criminales”. (pág. 23 y 30).

Y en la página 45: “¿Pende acaso el deber impuesto al Gobierno por la parte final del inciso 2º del art. 4º del Decreto de Concesión, de una sentencia previa sobre caducidad del contrato? DE NINGUNA MANERA”.—Y en la 55: “. . . encarecí la CONVENIENCIA” (no la justicia) “de *aprovechar*, sin más demora, de la OCASIÓN OPORTUNA que se nos presentaba de salvar al país de la ruina y vilipendio que la *realización* de ese contrato le acarrearía”.

Después de tan explícitas excitaciones para la resolución del contrato, el Sr. Consejero se escandaliza del “*supuesto gratuito*” el de que el Consejo, constituyéndose en Tribunal de Justicia *había pronunciado sentencia resolutoria del contrato.*” Si hubo ó no de su parte el propósito de que “se de por resuelto el contrato”, de que se le “rompiera sin más demora” díganlo las palabras anteriores, textualmente citadas.

Inconcebible.—“El empresario”, continúa el Sr. Dr. Ponce, “por medio de un telegrama se manifestaba sorprendido del juicio que se había formado sobre el depósito; pero sin atreverse á afirmar que lo había consignado en dinero efectivo. . . . y es inconcebible que á pesar de esto se pretenda de parte del Gobierno llevar á efecto el contrato.”

Lo “inconcebible” es que se haga este cargo al Gobierno que ha sometido el asunto á la decisión judicial, á no ser que se pretenda deba sobreponerse á ella, ó, infringiendo la Constitución, ejercer presión sobre los jueces, lo cual es una grave injuria á éstos y aquél.

Lo “inconcebible” también parecerá á todo el que tenga nociones de crédito público, ó sea de honra nacional, que un Consejero de Estado abogue ante el Consejo por la resolución del contrato mediante una larguísima disertación sobre lo oneroso de él, asunto que por decoro del Ecuador, por decoro propio, no ha debido tocarse, máxime cuando la acerba censura del contrato recae sobre el mismo Consejo de Estado y sobre el Senado de la República, como lo expresó el Sr. Ministro de Hacienda.

Con aquel sometimiento á la decisión arbitral que no deja satisfecho al Sr. Consejero, el Gobierno ha ido ya demasiado lejos según la opinión de persona tan competente como el Sr. Ballén, quien escribió al Jefe del Estado:

En la sesión del 6 de Julio dijo el Sr. Fiscal que según el inciso 2º de la cláusula 4ª del contrato, el juicio arbitral debe seguir su curso en caso de no verificarse el depósito. Esto lo dicen también U., el Dr. Casares, el Dr. Borja y todos. Yo no estoy convencido de tal cosa. Es cierto, muy cierto que dicho inciso establece el principio de que el juicio debe continuar si el depósito no tiene lugar; pero ¿á quién le toca declarar que ha llegado el momento de aplicarlo? A una de las partes contratantes?—De ninguna manera. El Gobierno dice que el depósito no se ha verificado: Oksza dice que sí se ha verificado. ¿A quién le toca decidir? ¿No se ha instituído un Tribunal Arbitral para las divergencias? ¿Con qué derecho una de las partes da por real un hecho controvertido por la otra parte? Esto es lo que me parece muy irregular hasta que se me convenza con razones en contrario. Repito á U. lo que dije en mi anterior:—Sustitúda la Compañía antigua en sus derechos y obligaciones por Oksza, ó por la nueva Compañía, aquella ha desaparecido para el Gobierno, y sólo puede resucitar si el contrato Oksza se resuelve.—Este es otro punto legal que en mi concepto no se ha tomado en cuenta.—Dijo también el Sr. Fiscal que yo tengo mucho interés en que se lleve á efecto el contrato. Muy cierto. Yo tengo el mismo interés que debe tener el Sr. Fiscal y todo ecuatoriano que piense con vergüenza que sólo Colombia y el Ecuador, entre las Repúblicas americanas, no tienen ferrocarril entre la Capital y el principal puerto; pues Bolivia si no lo tiene propio se sirve de los peruanos. Colombia misma tiene ya parte del que viene de Bogotá al Magdalena, en explotación. Lo

que nosotros tenemos es nada; lo que se ha hecho entre nosotros es, en efecto, más vergonzoso que no tener nada.

El Sr. Ponce dijo en la primera sesión del Consejo que el depósito se había hecho en bonos sin valor. Yo, más cobarde que ese Señor, no puedo decir lo que no me consta. No he visto el depósito, ni había ventaja en que lo viese, como lo he explicado en una nota oficial. He teleografiado que los certificados NO DECÍAN DINERO EFECTIVO; he remitido el texto íntegro y literal de los certificados. Esto es lo que podía hacer; pero afirmar ó negar que el depósito se haya hecho en dinero efectivo, es cosa que yo no podía, ni puedo hacer, porque ni lo uno ni lo otro me consta.

No olvide U. lo que le dije en mi anterior: Westendorp paga intereses sobre el depósito, según el contrato, y por consiguiente, tiene la facultad de disponer de los dos millones como le convenga. Por consiguiente, toda la alharaca que se hace respecto del depósito en dinero efectivo es ociosa. La única obligación del depositario es devolver el dinero á su tiempo, obligación de que no puede quedar duda puesto que él se refiere explícitamente al contrato en sus certificados.

.... La resolución del contrato, (añade el mismo Sr. Ballén, en carta posterior), sería una catástrofe para el crédito del país.—Teniendo el depósito, si el ferrocarril no llega á Riobamba, nos queda algo sobre qué caer; si se realiza el depósito, todo desaparece: ferrocarril, crédito, depósito y esperanzas.—¿En donde está la ventaja?

Como se ve, para el Sr. Ballén el Gobierno ha hecho demasiado con someter el asunto á los árbitros y devolver los certificados del depósito:—para el Sr. Consejero no sólo no ha hecho lo bastante, sino que "es inconcebible que de parte del Gobierno se pretenda llevar á efecto el contrato."

*
* *

ERRORES EN CÁLCULOS Y DIVERSOS PUNTOS RENTÍSTICOS.

Hácese necesario ocuparse en ellos, no por el prurito de señalarlos, sino porque son el fundamento de los cargos dirigidos por el autor del folleto á los altos Poderes de la República, Senado, Ejecutivo, Consejo de Estado.

La distancia entre Chimbo y Sibambe no es de los 80 kilómetros que calcula aproximadamente el Sr. Consejero y le ha servido de base para sus cálculos, sino de 136 kilómetros 600 metros, según la medición del Ingeniero norte-americano Mr. Charles Blenden. (1)

Tampoco la distancia entre Yaguachi y Milagro es de los 44 kilómetros 570 metros que señala el Sr. Consejero, sino de 13 kilómetros 98 metros, según lo ha demostrado ya la prensa.

¿Por qué el aumento en el primer caso y la disminución en el segundo? ¿Será para fijar á lo construido antes del contrato, un precio menor del verdadero, y, viceversa, respecto de la parte materia del contrato? El Gobierno espera que así no sea y que haya sido sólo una doble equivocación.

Pretende el Sr. Consejero que "por no haber seguido la modesta senda que nos trazara el Sr. García Moreno, después de haber comprobado la inconveniencia de entrar en la que nosotros hemos adoptado prematura é imprudentemente, vamos camino del abismo."

Dejando á un lado la extrañeza que pudiera causar esta sentencia

(1) Telegrama de Ambato.—Febrero 23 de 1892.—Sr. Presidente.—Distancia de Sibambe á Riobamba es de 136 kilómetros 600 metros.—*Blenden*.

de parte de quien firmó el contrato Wesson para el ferrocarril del Pailón, y tanto coadyuvó al contrato Durán-Yaguachi, (y sin abrir juicio sobre ellos no es fuera del caso recordar, que otro Sr. Consejero manifestó el suyo en presencia del Sr. Ponce, que "cual más, cual menos, todos los contratos de ferrocarriles habían sido perjudiciales), el Gobierno se limita á señalar los errores que contiene aquella frase.

El Presidente García Moreno hizo todo lo contrario de lo que sienta el Sr. Consejero. Desde el momento mismo que concibió la idea del ferrocarril, mandó á Nueva York al Ingeniero Mac Clellan para facilitar la consecución de empresarios que ejecutaran la obra mediante la emisión de bonos al 10 0/0, ó sea mediante empréstito que encargó negociar á nuestro Ministro en los Estados Unidos, según consta de los documentos publicados en la Memoria del Interior de 1890. (Anexo P).

Frustrada esa tentativa, negoció con el Banco del Ecuador un empréstito de £ 80.000 al nueve por ciento de interés y cinco por ciento de comisión, fuera de otros cinco por ciento en cada liquidación anual, y de cinco por ciento de comisión en la venta del diezmo del cacao, cuyo privilegio exclusivo se le reservó así como el de la compra de los materiales de ferrocarril, según consta del contrato respectivo publicado en la Memoria de Hacienda de 1875. (Anexo Q).

Fuera de estos dos empréstitos, el uno intentado y el otro realizado, el Presidente García Moreno hizo en Europa otras dos tentativas de empréstitos para la obra del ferrocarril. La una por cuatro millones de pesos, para lo cual confirió poderes é instrucciones al General Salazar el 12 de Enero de 1874. (*El Nacional*, Mayo 1º de 1874). La otra posterior por tres millones, para el que dió iguales poderes é instrucciones al Ministro Antonio Flores el 4 de Julio de 1874, expresando en ellas que eran para la cancelación de la deuda externa y la conclusión de la obra del ferrocarril, lo cual NO PODRÍA LLEVARSE Á CABO EN EL CORTO PLAZO QUE SE PROPONÍA EL GOBIERNO SIN EL PREDICHO EMPRÉSTITO. (Anexo R). A fin de conseguir dicho empréstito, ofreció 49, 25 0/0 de prima, no 33 0/0 como lo ha sentado, aunque sin su firma, el Sr. Consejero por la prensa, y este es otro de los grandes errores en que ha incurrido, y que le fué demostrado también por la prensa. (Anexo S).

Si el Presidente García Moreno se hubiera atendido á las entradas naturales, que fueron en 1874 de \$ 2.422.117.09, ¿cómo hubiera podido invertir más de un millón cien mil pesos en el ferrocarril, según lo enuncia la Memoria de Hacienda de 1875?

¿Y cuánto hubieran importado ese millón y cien mil pesos obtenidos en Europa siquiera con el 50 0/0 de prima, puesto que no se aceptó el 49,25 0/0 que ofreció el Presidente García Moreno por medio del Ministro Flores? A los 17.015 sucres que dice el Sr. Consejero en la pág. 66 de su folleto, importó cada uno de los kilómetros entre Yaguachi y Chimbo (44 kil. 570 m.) habría que añadir el 50 0/0, y á estos 25.522,50 sucres los gastos de emisión del empréstito, derechos fiscales, comisión, etc. (1), que á su vez los harían subir lo menos á unos 30.000 sucres. Y esto en la parte más fácil y llana del camino, y sin entrar en cuenta LOS INTERESES, ni tampoco la pérdida por la baja usual del cambio al venderse las letras de un empréstito y el mayor tipo á que suelen comprarse después las necesarias para el servicio de la deuda. Aun prescindiendo

(1) Para lo que importan estos fortísimos gastos, cosa elemental en materias rentísticas, y de que el Sr. Consejero ha prescindido por completo, véase Anexo T.

del costo de ese empréstito extranjero, hay forzosamente que agregar á los 17.011 sucres del precio kilométrico, el cinco por ciento de comision, y los otros dos cinco por ciento del contrato con el Banco del Ecuador y LOS INTERESES, olvidados siempre por el Sr. Consejero. El *Debe* de la cuenta *Ferrocarril de Yaguachi* al Banco del Ecuador montaba el 30 de Junio de 1875 á \$ 2.040.202.64, lo que daría \$ 42.504.22 por cada uno de los 48 kilómetros entre Yaguachi y Barraganetal (1); y aunque se deduzcan los rieles y materiales que hubiesen sobrado, siempre resulta un precio algo diferente de los \$ 17.015 que apunta el Sr. Consejero. Si el Senado en el párrafo siguiente de su Exposición, defendió como precio moderado el de 46.000 sucres; (porque computó la distancia entre Chimbo y Sibambe en 100 kilómetros), ¿qué no será respecto de los \$ 33.674.60 á que se reducen dichos 46.000 puesto que la distancia ha resultado ser de 136 kilómetros 600 metros?

Quienes crean que el valor kilométrico admitido por el Senado es exorbitante, podrán fácilmente modificar su concepto trayendo á la cuenta que las grandes empresas de Ferrocarril no se efectúan sin el concurso del capital extranjero, obtenido siempre con primas considerables, lo cual importa una disminución real del precio estipulado.

Además, debe tenerse presente el costo de algunos Ferrocarriles en América, según los datos que tomamos de un resumen general sobre construcción de caminos:

REPÚBLICA ARGENTINA: Ferrocarril de la Ensenada, por kilóm.	\$ 97.263
Ferrocarril del Norte	„ 86.387
REPÚBLICA DE MÉXICO: Ferrocarril á Veracruz	„ 63.830
COSTA RICA: Punta Arenas á Cartago	„ 57.109
PERÚ: Línea de la Oroya	„ 185.342
Id. de Arequipa	„ 76.000
CHILE: Valparaíso á Santiago	„ 61.114

Para dar el valor kilométrico del Ferrocarril del Sur, hay que deducir del precio estipulado el costo de los muelles que, según la cláusula 9ª del contrato, no debe ser menor de ochocientos mil sucres; el valor de las reparaciones del Ferrocarril de Yaguachi á Chimbo, y el de la conclusión de la línea de Durán á Yaguachi. Estimadas estas deducciones en un millón doscientos mil sucres, queda, como precio del Ferrocarril de Chimbo á Riobamba, en dos secciones, la suma de ocho millones ochocientos mil sucres, dividida así:

De Chimbo á Sibambe, ochenta y dos kilometros de cordillera	
á \$ 51.219,51 centavos cada uno	\$ 4.199.999.82
De Sibambe á Riobamba, cien kilometros, á razón de \$ 46.000	
cada uno	„ 4.600.000.00
<i>Cantidad indivisible</i>	„ 0.000.000.18
IGUAL	\$ 8.800.000.00

DE DONDE RESULTA QUE UNA Y OTRA SECCIÓN DEL FERROCARRIL, SE HAN CONTRATADO Á PRECIOS QUE NO PUEDEN TENERSE POR EXCESIVOS, SEGÚN LOS DATOS APUNTADOS.

El Gobierno de Colombia, como lo publica un reciente despacho telegráfico, acaba de firmar, el 26 de Agosto último, un contrato con el Sr. J. L. Cherry, de Milwaukee, Estados Unidos, para la conclusión del Ferrocarril del Cauca, de Buenaventura á Cali y Manizales, con privilegio de extenderlo hasta el golfo de Darién, por el Norte, y por el Sur, hasta la frontera con el Ecuador, el río Cauca, el Magdalena y las aguas navegables del Amazonas; garantizando el Gobierno un cinco por ciento en oro americano sobre sesenta y tres mil dollars por milla, además de conceder al Empresario privilegio exclusivo por sesenta años, sobre

(1) Cálculo y guarismos del Sr. Dr. A. L. Yerovi.—JUICIOS IMPARCIALES.—pág. 221.—Guayaquil.—Imprenta de *El Tiempo*.—1892.

una zona de veinticuatro millas á cada lado de la línea del Ferrocarril, para el efecto de la libre explotación y de ser preferido el Empresario en la venta de terrenos baldíos, minas de oro, plata, carbón y otras sustancias que se encuentren dentro de dicha zona.

Por este contrato, el valor kilométrico es de treinta y siete mil ochocientos dollars que, al cambio actual de 90 0/0, ascienden á la enorme suma de setenta y un mil ochocientos veinte pesos en moneda colombiana. Y el Ecuador ha contratado la sección más difícil y más cara de su principal Ferrocarril por menos de las tres cuartas partes del precio garantizado por Colombia.

Véase ahora si el Senado ha procedido con largueza digna de censura.

Estas condiciones le dan derecho á que se le juzgue con ánimo imparcial. No son los miembros de esa H. Cámara individuos anónimos en la política del Estado, de esos á quienes lleva el favor oficial á la altura de las indignas complacencias: hartas pruebas han dado de proceder independiente, con el mismo Poder Ejecutivo, para estar muy distantes de la vilísima suposición de haber favorecido los intereses de una Compañía desconocida y extranjera, con daño de los intereses de la República.

Los hechos quedan consignados. Juzgue ahora la Nación.

Quito, á 20 de Setiembre de 1890.

Por el H. Senado,

L. R. Peña.—A. Cárdenas.—Vicente Lucio Salazar.—A. P. Chavez.

La independencia de que se precia, con razón, el Senado es un hecho histórico incuestionable y quizá sin más precedente en nuestra historia que el de 1837 y 1867; y aquel respetable Cuerpo, no el Gobierno, es quien afirma que no PUEDEN TENERSE POR EXCESIVOS LOS PRECIOS DEL CONTRATO. Este aserto, respetable por su procedencia, y apoyado además en la demostración comparativa que le precede, contradícelo enfáticamente el autor del folleto con las siguientes palabras: "Se ha reconocido á la obra por lo menos un valor triple del que realmente costará y es evidente que la adjudicación del empréstito se ha hecho por un $33\frac{1}{3}$ de su valor nominal ó que se ha concedido una prima de un 200 0/0".

Difícil es comprender cómo se califique de "reconocimiento de un valor TRIPLE" (en la pág. 15 dijo "cuádruplo") ó de "adjudicación de empréstito con un descuento de $\frac{2}{3}$ ó sea prima de un 200 0/0" el mero reconocimiento de una futura garantía de intereses doblemente hipotética, puesto que depende 1º de que la línea se lleve hasta Riobamba, y sobre esto el mismo Sr. Consejero ha dicho que "los estudios técnicos que ha hecho el Sr. Kelly sin economizar gastos revelan que entre los puntos Ucumari Zhasmay existen dificultades TALVEZ INSUPERABLES" y que "si no seguridad, existe por lo menos duda fundada sobre la impracticabilidad de la línea en la sección Ucumari Zhasmay, ó sobre si SU REALIZACIÓN SERÁ POSIBLE SIN ENORMES GASTOS IMPENDIDOS. . . ." (Informe de 1890 del Sr. Consejero); y 2º que dicha línea no produzca ABSOLUTAMENTE NADA. Ahora bien sentar *á priori* que "el ferrocarril nada, absolutamente nada producirá" y basar en este supuesto todos los cálculos y argumentos es por lo menos aventurado. Plumas imparciales y competentes como la del Dr. José María Borja (1) han sostenido la te-

(1) JUICIOS IMPARCIALES, pág. 161-163, donde presenta el cuadro estadístico de los artículos importados en 1890, que con el ferrocarril podrían mandarse de la sierra á la costa, y deduce que, aun sin algunos otros artículos como los tejidos de lana, más de dos millones cuatrocientos mil sueres, "en vez de ir á tributar á Chile, Perú y Estados Unidos de América servirían para que fructifiquen la industria del interior".

sis contraria y apoyádola con demostraciones de que carece el razonamiento del Sr. Consejero, salvo que se considere tal la cita que hace equivocadamente de las palabras del Excmo. Sr. Presidente de la República, por lo que el Gobierno no puede dejarla pasar inadvertida. "Sin ir más lejos", dice S. S., "tengo á la mano la autoridad, para nadie más irrecusable que para mis contradictores, de S. E. el Presidente de la República, quien en la pág. 15 de su Mensaje dirigido á la Legislatura de 1890, declara de manera solemne que *no ha llegado y que es dudoso llegue pronto para el Ecuador la era de los ferrocarriles*. ¿Y por qué lo cree así S. E.?—Porque, 'según Poor, la autoridad más competente en materia de ferrocarriles, la experiencia de Nueva Inglaterra ha demostrado que para que se costeen los ferrocarriles se requiere una población á lo menos de 850 personas por milla', y porque en consecuencia sería absurdo, digo yo, esperar que se costeen en un país cuyo número de pobladores está en tan ínfima proporción con la extensión de su territorio que puede sin exageración ser calificado de desierto".

Agrega el Sr. Consejero que "al cabo de tres siglos no habremos alcanzado la cifra referida de 850 habitantes por milla".

A la cita trunca anterior opondremos el texto íntegro que tiene un sentido distinto del que le da el Sr. Consejero. "Lo primero que debió ponerse en claro" dijo el Jefe del Estado en su Mensaje al Congreso de "1890 "era lo practicable de la obra.....; lo segundo si el ferrocarril pagaría los gastos. En cuanto á este punto, según Poor, la autoridad más competente en materia de ferrocarriles, la experiencia de "Nueva Inglaterra ha demostrado que para que se costeen los ferrocarriles se requiere una población lo menos de 850 personas por milla, "aunque entiendo que en los Estados Unidos no llega á 600. AHORA "QUE HEMOS INVERTIDO COSA DE TRES MILLONES DE SUCRES EN EL "FERROCARRIL DEL SUR, ES TARDE YA PARA PREOCUPARNOS DE "AQUELLAS DOS CUESTIONES, y lo esencial que debe resolverse es si "podemos resignarnos ó no á perder tamaña cantidad".

Y diez párrafos más abajo añade el Excmo. Sr. Presidente: "En "alguno de esos contratos nada se ha hecho y en todo caso ninguno se "ha cumplido, incluso el de Durán á Yaguachi. Entre tanto, el Erario "ha gastado más de tres millones de sucres para que la Capital quede "como antes incomunicada con la costa.

"Esto ha arraigado en mí la convicción muy antigua de que debemos pensar ante todo y de preferencia en reparar los caminos de herradura existentes, sobre todo el principal entre el Chimborazo y la "Costa como los que unen las diversas capitales de provincia desde Loja "á Tulcán. Suponiendo que llegue pronto la era de los ferrocarriles para el Ecuador, lo que dudo, esos caminos serán siempre inútiles con especialidad los de aquella sección como la del Arenal á Playas, por donde no pasa ninguna de las líneas proyectadas, y que mientras tanto prestan tan inmensos servicios".

Y entre esos diez párrafos hay el que sigue que acaba de explicar la mente de S. E. "Relativamente á crédito público y ferrocarriles, hemos caminado de error en error. El mayor de todos ha sido prescindir de aquél, y de otras condiciones igualmente indispensables requeridas por nuestra escasez de rentas ordinarias, las que no se destinan ni en los Estados Unidos ni en Chile, sin embargo del pingüe sobrante "de ellas, á obras de esta clase".

Mas el Sr. Consejero suprimiendo la glosa que hacía el Sr. Presidente de la opinión de Poor, esto es que "era tarde ya para preocu-

parse de si el ferrocarril pagaría ó no los gastos", le atribuyó un pensamiento diverso del que expresaba; lo mismo exactamente que hizo mediante igual supresión, en una cita de Michel Chevalier, según justa crítica de la prensa diaria (1). Tomó de lo que dice Michel Chevalier en el *Diccionario de Economía Política* la parte relativa á lo poco productivo de los ferrocarriles en Europa y Estados Unidos y suprimió lo que seguía, á saber, las causas de ese poco producto, especialmente LA COMPETENCIA QUE MULTIPLICÁNDOSE SE HAN HECHO LOS FERROCARRILES, causa que no podía aplicarse por cierto á nuestro único ferrocarril del Sur.

Una vez que el Sr. Consejero reprodujo aquella cita de Poor, pudo también fijarse en la siguiente del mismo autor, hecha antes por S. E. en el *Diario Oficial* del 1º de Febrero de 1890: "LOS FERROCARRILES AUMENTAN LA RIQUEZA MÁS ALLÁ DE TODO CÁLCULO". Cita que S. E. hizo seguir de otras de Stuart Mill y Kingsley, donde se aducen en prueba de ese prodigioso aumento ejemplos de Inglaterra y Estados Unidos. (Anexo U.)

El Sr. Presidente, sin embargo de esto manifestó el pensamiento citado; pero que no lo hizo extensivo á la línea Chimbo-Sibambe lo prueban las palabras que "era tarde ya para ocuparnos en si sería ó no factible y si pagaría ó no los gastos".

Además, como el Sr. Presidente no veía que á pesar de su Mensaje especial sobre lo indispensable del crédito, hubiese calado esta verdad en la mayoría de los Legisladores, tenía este motivo más de "dudar llegara pronto para el Ecuador la era de los ferrocarriles", aunque sí admitió la hipótesis de ello.—El resultado confirmó las palabras de S. E., puesto que los términos del arreglo de la deuda, constantes de la ley dada en los últimos días del Congreso Extraordinario de 1890, fueron rechazados en Londres, y que para que se admitieran posteriormente, el Sr. d' Oksza tuvo que hacer un sacrificio no previsto por él al celebrar el contrato.

Los Estados Unidos y Australia, no obstante los seis mil millones de pesos que habían producido en oro hasta 1874, no han podido bastarse á sí mismos y han necesitado de los capitales europeos para la construcción de sus ferrocarriles. Los Estados Unidos que por sí solos produjeron desde 1848, época del descubrimiento del oro en California, hasta 1873 cerca de mil quinientos millones de pesos en plata y oro, esto es, cosa de cincuenta millones de pesos anuales (2), tenían ya sin embargo contratados en Europa por aquel año como cuatro mil millones de pesos para obras públicas. Y ha continuado la demanda en igual proporción, desde 1874 hasta 1887 á pesar del aumento en la producción anual del oro y la plata que ha fluctuado entre 65 y 96 millones de *dollars*, números redondos. (3)

Con tales ejemplos á la vista ¿podía creer el Jefe del Estado que el Ecuador pudiera bastarse á sí propio para la construcción de sus ferrocarriles, ó sea construirlos sin crédito?

Y aun teniendo el dinero de fuera para construirlos, hay por desgracia hechos oficiales que justifican plenamente la duda del Sr. Presi-

(1) *La Nación* de Guayaquil, del 21 de Diciembre de 1891.

(2) Es lo que resulta de los cálculos del Profesor Raymond, anteriores á 1874, acogidos en el *Atlas estadístico de los Estados Unidos*. (*Statistic Atlas of the United States*, por Francis A. Walker).

(3) Informe anual de 1888 del Director General de las Casas de Moneda de los Estados Unidos.—*Trade and transportation between United States of Spanish Am. by William Eleroy Curtis*.—Washington.—Government Printing Office.—1889.



dente sobre si ha llegado ó no la era de los ferrocarriles para el Ecuador, en concepto de los capitalistas extranjeros, que es á lo que debemos atenernos.—Enviado el Coronel Jorge Earl Church por el Gobierno de los Estados Unidos al Ecuador en 1881, expone en su Informe impreso de orden del Senado Americano, que no hizo uso de la facultad que le diera un poderoso grupo de capitalistas europeos para invertir quince millones de duros en el Ecuador, con tal que á su juicio fuese conveniente la inversión, porque no vió sería ésta reproductiva. Y el mismo comisionado Church agrega que es dudoso costee sus gastos un ferrocarril entre Quito y Guayaquil, á lo menos en los primeros quince ó veinte años. (1)

Respecto de la garantía, la de un Estado como la de un particular depende también de su crédito; y cuando éste no existe, aquella nada vale. Cuál era el nuestro antes del arreglo de la deuda, aceptado sólo á fines de 1891, lo demuestran en primer lugar la cotización de nuestros bonos en Londres, termómetro infalible, y en segundo lugar, la necesidad en que se vió el Sr. d' Oksza, para dar valor á esa garantía, de mejorar las condiciones del Gobierno con un 15 % en acciones del ferrocarril sobre el 40 % en bonos valor nominal, correspondiente á las £ 750.000 del Decreto Legislativo. Merced á este abono el meetigg general de acreedores se conformó al fin con la ley del 21 de Agosto de 1890 que había rechazado al principio, prefiriendo antes que aceptarla, dejar de percibir los \$ 200.000 aproximadamente del dividendo anual. Y el restablecimiento de nuestro crédito, llévase ó no á Riobamba el ferrocarril es, como lo observa justamente el Sr. Ballén, “un bien que no estaba en el contrato”, lo cual bastaría por sí solo para que éste no fuera objeto de tantos anatemas.

Con arreglo de la deuda y todo, es otro *hecho* y harto sensible, pero previsto por los que tienen nociones de nuestro crédito público, que no se ha dado á la garantía del Gobierno por los capitalistas extranjeros el valor que le atribuye el Sr. Consejero, nada menos que hasta juzgarla en sus cálculos, dinero efectivo, como se ha visto. “Se necesita cierta audacia en este tiempo de desastres rentísticos extranjeros para osar ofrecer á los ahorros franceses un negocio de la República del Ecuador”, exclama el *Journal des Chemins de fer*, de París, del 30 de Enero de 1892. “Bastaría que dejara de hacerse un solo kilómetro del ferrocarril hasta Riobamba para que el Gobierno fuese exonerado de todo pago.—¡Hé aquí una garantía que debió garantizarse mejor! (*Voilà une garantie qu' on aurait bien dû mieux garantir!*)” Otro diario muy leído, *L' Echo de Paris*, pregunta irónicamente: “¿quién garantiza esa garantía?” (2)

Si la garantía sin crédito es nula, (3) aun con crédito puede serlo caso que los capitalistas crean que la obra misma no les producirá el interés garantido. De esto ofreció ejemplo el empréstito chileno de 1874 para ferrocarriles. Ni el alto crédito de ese Gobierno, cuyos bonos han dejado á veces atrás á los de Francia en las cotizaciones de la Bolsa, bastó al buen éxito del empréstito y fué necesario para ello que el Director del Banco

(1) *Executive Documents. N° 69.— Report of Mr. George Earl Church.—Ecuador.—Washington.—1883.*

(2) “Le prospectus parle en outre d' une garantie de la République de l' Equateur. Les républiques sud-américaines jouissent, depuis quelque temps, d' un crédit tel, qu' on a le droit de demander qui nous garantirait cette garantie”. *L' Echo de Paris.*

(3) Así lo anticipó el Sr. Presidente de la República en el *Diario Oficial* del 1° de Febrero de 1890 con las siguientes palabras confirmadas posteriormente por los hechos: “SIN EL ARREGLO DE LA DEUDA LA GARANTÍA del Gobierno sobre la emisión carecería de valor”.

Oriental, Mr. Charles F. Stuart, asegurase en el *Times* que los ferrocarriles chilenos habían producido en 1873 cosa del siete por ciento, —£ 303.175—sobre £ 4.400.000 del capital invertido. De manera que á persuadirse los capitalistas de que es exacta la aserción del Sr. Consejero, de que el ferrocarril nada producirá, la garantía vendría á ser doblemente nula.

¿Y no implica dicho aserto una censura contra el Presidente García Moreno que proyectó la línea entre Sibambe y Chimbo, y ofreció al principio bonos 10 0/0, y después otros bonos 6 0/0 con 49,25 0/0 de prima á fin de conseguir dinero para una obra del todo improductiva? El Gobierno cree que el Presidente García Moreno hizo muy bien en procurar la construcción del ferrocarril de Chimbo á Sibambe, y no le juzga acreedor al grave cargo que envuelven esas palabras y las siguientes del Sr. Consejero, aunque no haya sido su mente al estamparlas: “¡Funesta y deplorable obcecación! ¡Carecer ABSOLUTAMENTE DE CRÉDITO, presentarse en los mercados extranjeros con la marca de deudores insolventes, recibir vergonzoso pero justo rechazo!... Antes de haber iniciado el establecimiento del crédito público externo, reanudando el interrumpido pago de la deuda que nos legó Colombia, no podíamos, no debíamos presentarnos directamente ni por medio de terceros intermediarios, á solicitar nuevos préstamos en los mercados europeos de capitales, sin exponernos á sufrir humillantes desaires...” El único Presidente del Ecuador que los recibió, así como el rechazo anterior, fué el Sr. García Moreno; y el actual Jefe del Estado fué el *único* que le hizo notar la equivocación de ocurrir al empréstito sin el previo restablecimiento del crédito, como consta de su *Correspondencia fiscal* pedida por el Sr. Consejero en el Senado, y publicada en consecuencia. También el Excmo. Sr. Flores, cuando se solicitó oficialmente su opinión en 1890, limitó su cálculo á la construcción del ferrocarril hasta Sibambe, según el pensamiento del ilustre García Moreno. (*Memorandum sobre el Ferrocarril del Sur, Diario Oficial* del 1º de Febrero de 1890.)

Y esas observaciones contra lo anti-rentístico é inútil de llamar á las puertas del crédito mientras éstas permanezcan cerradas, el Sr. Consejero debió hacerlas en 1874 cuando el Presidente García Moreno consultó á los comerciantes de Guayaquil sobre la conveniencia de un empréstito y que el asunto se discutió por la prensa.

Las disquisiciones sobre esto son hoy extemporáneas como lo fueron, por no decir más, las concernientes al precio kilométrico y á lo improductivo de la obra, al tratarse en el Consejo de Estado sobre si podía ó no admitirse el depósito en valores.

Por otra parte, aquellas palabras del Sr. Consejero justifican plenamente los esfuerzos del actual Presidente para el restablecimiento del crédito público, “sufriendo por ello, persecuciones, injurias y CALUMNIAS”, como lo recordó en el citado *Memorandum sobre el Ferrocarril del Sur*. Y siendo indispensable ese restablecimiento para los ferrocarriles, ¿por qué el lenguaje sarcástico empleado por el Sr. Consejero respecto de él, amén de ciertas alusiones indecorosas, sobre las cuales el Gobierno se refiere únicamente á la Proclama del Jefe de la Nación, del 23 de Diciembre de 1891?

Relativamente á las otras disquisiciones sobre el precio kilométrico, no siendo esto de la competencia del Gobierno, ni teniendo por qué ocuparse en ello, se refiere en el Informe Oficial del Jefe de la Comisión americana del Ferrocarril Inter-continental en el Ecuador y al dictamen basado en éste, de nuestro Director de Obras Públicas, cuya defensa contrasta por

su moderación con el violento ataque de que ha sido objeto. (Anexo V.)

En otro error notable incurre el Sr. Consejero al juzgar que una concesión de ferrocarril, y más siendo ésta la única vía de comunicación entre la Capital y la Costa; es un simple contrato á destajo como cualquier otro y para el cual basta un diez por ciento de beneficio al contratista.

No lo han entendido así los demás Gobiernos, ni sobre esa base se ha construido ferrocarril alguno. Si se exceptúa Inglaterra, cuya red de ferrocarriles es obra de empresas particulares sin ningún auxilio del Gobierno, en todas partes las líneas más importantes y extensas cuando no han sido construidas por el Estado, lo han sido con su auxilio en forma de subvención, monopolio ó garantía de interés. En el mismo Imperio Británico, los ferrocarriles de las colonias se han hecho por los Gobiernos coloniales ó con su auxilio, ó bien con garantía directa del Gobierno inglés, como los ferrocarriles de la India, cuya garantía anual de $4\frac{3}{4}\%$ aproximadamente imponía antes un gravamen tan considerable que pasaba de veinte millones de pesos en 1874 cuando el capital invertido no era sino de quinientos millones, mientras que en 1890 no ha excedido en mucho de ocho millones de pesos—£ 1.605.395,—siendo dicho capital más del doble (£ 213.670.240).

En Francia el Estado ha garantido á varias líneas el interés de cuatro por ciento y á otras algo más, hasta 7% á la de Marsella—Aviñón. Allí el monto de las sumas pedidas desde 1863 por los ferrocarriles al Gobierno á título de garantía de interés en virtud de la insuficiencia de productos pasaba á fines de 1882, de *seiscientos millones de francos*. Y la primera línea que se estableció en Argelia fué con una subvención del Gobierno francés de ochenta millones de francos y garantía por 75 años del interés de 5% , incluso el fondo de amortización. En 1886 las compañías argelinas adeudaban al Tesoro más de 90 millones de francos por capital é intereses; pues algunas dejan constantemente un déficit que el Gobierno llena sin queja, ni murmuración de nadie, aunque sólo se trata de una colonia allende el Mediterraneo, y no de una línea entre la Capital y la Costa. En España, no obstante el desnivel tradicional de su presupuesto, el Gobierno ha concurrido en unión de las localidades con 520 millones de pesetas para la construcción de sus ferrocarriles.—En Porto-Rico su garantía de intereses alcanza al 8% sobre el precio de adjudicación y con privilegio de 99 años. En Suiza, de proverbial economía, y cuyo Presidente gana apenas 10.000 francos, se auxilió la construcción de su ferrocarril del Simplón con siete millones de francos, y ese subsidio fué confirmado por un plebiscito de los Cantones contribuyentes. Con mayor cantidad—28 millones—favoreció el Gobierno federal la línea del San Gortardo, á la que ayudaron también Alemania con 30 millones, é Italia con 55 millones á pesar del déficit que arroja el presupuesto de la última, y que le ha hecho pensar en suprimir hasta las bandas de música de los cuerpos del ejército. Y dicho sea de paso, en Suiza, el país más semejante al Ecuador, por lo que éste ha sido llamado la *Suiza americana*, el promedio del costo kilométrico de los ferrocarriles aunque elevado—343.700 francos,—es todavía inferior al de la generalidad de Europa—80.000 fuertes—y especialmente al de los ferrocarriles ingleses, que, según la estadística de Tooke, cuestan de cien mil á ciento diez mil duros el kilómetro.

Aun en los Estados Unidos, el país clásico de la iniciativa individual, y cuyo sistema de Hacienda, como el de Inglaterra, se ha distinguido siempre por la poquísima intervención del Estado en las empresas industriales, el Congreso federal auxilió la construcción del ferrocarril á California llamado *Union Pacific*, con una subvención de veintisiete millo-

nes de *dollars* en bonos, cosa de cuarenta millones de sures al cambio actual, y con diez millas cuadradas de terreno por ambos lados de la línea en toda su extensión. Un subsidio casi igual concedió al Ferrocarril *Central Pacific*, y otros menores al *Kansas Pacific*, al *Western Pacific*, al *Sionx City and Pacific* y al *Illinois Central*, excediendo la suma de esos subsidios de cien millones de nuestra moneda sin contar el auxilio de los Estados, entre ellos el del mismo Estado de Nueva York á la rica empresa del ferrocarril *Hudson y Erie*. Así, el país que tiene él solo una extensión mayor de líneas férreas que la Europa entera, 156.504.06 millas (1), y pedido para ellas un capital de más de nueve mil millones de duros (2), ha hecho para impulsar nuevas empresas de ferrocarriles, concesiones que pasman por su generosidad.

Y estos auxilios los ha concedido á los ferrocarriles, como los del Oeste arriba mencionados, que atravesando extensos parajes desiertos, están expuestos á no costearse. De manera que el argumento del Sr. Ponce es contra-produentem; pues, si, como él afirma, es seguro que el ferrocarril del Sur nada producirá, sería razón para un auxilio mayor según la práctica de esos norte-americanos, de quienes nos dice "cuán admirable ha sido la cordura en la construcción de sus ferrocarriles". Aserción cierta únicamente en esa parte que no cuadra con la tesis del Sr. Consejero, y del todo errónea en lo demás, por fortuna para él, contra quien revertiría fatalmente la cifra de \$ 70.050 del cálculo europeo (3) para el promedio kilométrico y aun la de \$ 56.383.50 del cálculo americano (4) en un país generalmente tan llano como los Estados Unidos, si la verdad no fuera que "ese precio kilométrico aunque aparezca moderado en comparación del europeo de 400.000 francos (\$ 1.12.000 al cambio de 40 0/0), y que hay línea como la de Liverpool á Manchester que cuesta el doble, es exagerado á consecuencia del despilfarro en la construcción", como lo observa el rentista francés Octave Noël. Además de esta causa tan conocida que ha pasado á ser proverbial, son también proverbiales las otras causas de las crisis de ferrocarriles en Estados Unidos frecuentes y terribles como en ninguna parte, (5) debido á "las exageraciones en la construcción y á la concurrencia sin freno". (6)

Volviendo á la ayuda del Gobierno, mientras más dificultades naturales se oponen á una línea ferrea, mayor es la necesidad de aquella. Así "siendo la construcción de ferrocarriles más difícil en el Brasil que en los Estados Unidos su progreso hubiera sido indudablemente muy lento sin el auxilio dado por el Gobierno general o por los Estados, auxilio que ha sido habitualmente concedido en forma de garantía de interés de 5 á 7 0/0". (7) Además el Brasil ha negociado empréstitos considerables para las líneas del Estado.

México paga de subsidio por el ferrocarril de Veracruz á la Capital \$ 560.000 anuales en metálico, fuera de otras concesiones que le impo-

(1) Datos posteriores de la Estadística las hacen montar en el presente año de 1892 á 163.597,05

(2) El guarismo exacto es \$ 9.459.444,75, equivalente á 60.481 *dollars* por milla.—*Once a Week*, New York, Febrero de 1892.

(3) *Diet. des Finances*.—46.700 *dollars* que al cambio actual de 50 0/0 suman \$ 70.050.

(4) *Once a Week* citado.

(5) Desde la crisis de los ferrocarriles americanos en 1873, según el *New York Commercial & Financial Chronicle* hasta 1875, por lo menos 650 millones de pesos en obligaciones ferrocarrileras se hallaban en descubierto, y 122 ferrocarriles en quiebra.

(6) *Diet. des Finances*.

(7) Oficina de las Repúblicas americanas.—*El Brasil*.—Washington.—Imprenta del Gobierno.—1891.

nen una carga anual de 1.500.000 *dollars*. (1) Excepto la línea del Ferrocarril Inter-continental, todas las demás, unas veintisiete, reciben subvención, montando la acordada al *Ferrocarril Nacional* de México á 420.000 fuertes anuales.

"El Gobierno allí ofrece considerables incentivos para el mayor desarrollo y estímulo de los grandes *trastornadores* del mundo (los ferrocarriles). A fin de civilizar al pueblo es la mejor política que México puede seguir. Su Gobierno lo comprende y se halla dispuesto á prestar á los empresarios legítimos todo el auxilio compatible con la buena administración y la prudencia. El ha mostrado casi prodigalidad respecto á ferrocarriles; pues ha favorecido la construcción de líneas con pingües subsidios". (2)

La República Argentina además de su empréstito *Obras Públicas* de \$ 30.000.000 destinado principalmente para ferrocarriles, garantiza el siete por ciento durante una serie considerable de años sobre el capital invertido en sus ferrocarriles. "Merced á estos la República Argentina que antes de su construcción sólo importaba de Inglaterra poco más de cuatro millones de duros, tuvo en 1888 una importación que excedió de ochenta y ocho millones". (3)

El producto de dichos ferrocarriles en 1888 fué de vientiún millones de pesos, y sus gastos de doce millones doscientos cincuenta mil. (4) ¿Será este sobrante la causa de la ruina de la República Argentina; ó lo serán los ferrocarriles de Buenos Aires que han producido (en 1873) algunos 8 % y otros hasta 9 %, entre ellos el del Oeste construido por el Gobierno? Si posteriormente la multiplicación de las líneas, cuyo costo era en 1888 de más de trescientos treinta millones de nuestra moneda—220.746.247 *dollars*—(5) ha producido en la República Argentina como en los Estados Unidos y otras partes el mal que señala Michel Chevalier, ello es el resultado necesario de la competencia y de las exageraciones. Pero ni aun á esa causa única puede atribuirse el conflicto argentino; el cual ha provenido de otras muchas, especialmente de la depreciación del papel-moneda, que llegó á 350 % con relación al oro, al abuso del crédito y á un lujo tal que se calculaba en un 42 % el número de los habitantes contraidos sólo á ocupaciones destinadas á satisfacer ese lujo. (6)

¿Temerá el Sr. Consejero que esos centenares de millones de capitales europeos vengán á inundar nuestro suelo cuando nos amedrenta con el espectáculo que nos describe de la República Argentina "sufriendo las terribles consecuencias de la *reacción de una expansión excesiva*"? (7) El Informe Oficial del Comisionado americano que no quiso hacer uso de la autorización para invertir aquí ni tres millones de libras esterlinas bastará para tranquilizar á Su Señoría.

Los ferrocarriles particulares han obtenido también por lo común garantía de interés ó subvención en las Repúblicas de América, donde las vías férreas han sido construidas directamente por el Estado, ó bien con su

(1) *Diplomatic Correspondence of the United States*.—1868.—Despacho al Secretario de Estado Seward, del 14 de Noviembre de 1868.

(2) Oficina de las Repúblicas americanas.—México.—Washington.—Imprenta del Gobierno.—1881.

(3) *Id.*—*Hand-book of the American Republics*.—Washington.—Imprenta del Gobierno.

(4) *Manual de las Repúblicas americanas*.—Washington.—Imprenta del Gobierno.—Según dicho *Manual* "el costo total de los ferrocarriles argentinos concluidos hasta 1885, fué veinte millones de libras esterlinas, de donde resultan por término medio £ 6.666 por cada milla" (pág. 39).

(5) *Les Congrès des trois Amériques*, par Amédée Prince. (pág. 354). París 1891.

(6) Informe Oficial del Vice Cónsul inglés en Buenos Aires.—1891.

(7) La Bastardillaes del Sr. Consejero, sin duda para indicar una cita.

auxilio; siendo rarísimas ó de corta extensión las líneas que no han recibido ninguna ayuda del Gobierno.

El Perú para sus ferrocarriles de la Oroya, Arequipa y Puno hizo más que garantizar un mero interés: levantó un empréstito de £ 5.500.000, y como el tipo de emisión de los bonos 6 % fué de 81 $\frac{1}{4}$ (con el descuento del pago al contado), el rédito alcanzaba á más de 7 $\frac{1}{4}$ %. ¡Eso fué lo que ofreció en Londres con la garantía del guano un Gobierno tan opulento como el del Perú, y cuyo crédito se mantenía hasta entonces incólume! Y la República Argentina en tiempo también de su mayor crédito, ofreció allí con igual objeto 7 $\frac{3}{4}$ % en el mencionado empréstito de 30.000.000 de pesos.

Habiéndose citado á la República Argentina y al Perú en el folleto *El Contrato d' Oksza*, parece justo no hacer caso omiso de la República vecina de ambas, Chile.

De los 55.000.000 de duros contratados por Chile en Londres hasta 1875, salvo el pequeño empréstito de 1822—el de la Independencia— y los de 1866 y 1867 que hizo necesarios la guerra con España, el resto ha sido absorbido por sus ferrocarriles nacionales, cuyo costo era el 31 de Diciembre de 1888 de más de *cuarenta y nueve millones* de duros (\$ 49.911.073.62), según la Memoria de Hacienda de 1890. En el presupuesto de ésta se calculan entre los cincuenta y ocho millones de renta, nueve millones de entradas de ferrocarriles; y en la Memoria del Director de ferrocarriles de 1889 se halla la partida de más de treinta y cinco millones COMO EL TOTAL DE LAS UTILIDADES LÍQUIDAS de los ferrocarriles desde su fundación.

Y es muy significativa la advertencia que hace en la expresada Memoria el Director de ferrocarriles:

HAY QUE TOMAR en cuenta que el Gobierno da á los ferrocarriles del Estado el carácter de una empresa francamente proteccionista y no de una empresa explotada industrialmente. Con este propósito se hacen muchos servicios que no costean sus gastos, pero que están destinados á fomentar los intereses generales del país. (1)

Los Gobiernos desembolsan para vías de comunicación no por lo que estas mismas les puedan producir directamente, sino en razón del beneficio que reportan del aumento en el tráfico y de las facilidades para el transporte. Y si no, ¿por qué se ha desembolsado en nuestra carretera la cantidad de \$ 1.212.114.51 cts. que expresa la Memoria de Hacienda de 1875? ¿Por qué se han destinado en nuestro presupuesto para ferrocarriles \$ 320.000, fuera de los fondos especiales para caminos? (2)

No transcurrirán muchos años, escribióse en *La Nación* de Bogotá del 23 de Abril de 1889, sin que se borren y disipen por completo las creencias que actualmente existen sobre la manera cómo el Gobierno debe auxiliar aquellas obras que el estado actual de nuestra civilización exige. Los Gobiernos no pueden ser empresarios ni mucho menos usureros. Cuando la opinión pública indica una obra como de ineludible urgencia, la fomentan y auxilian, no para recibir en instalamentos á manera de banqueros el alquiler de su capital, sino para multiplicar las fuerzas productivas de la Nación, para procurar su engrandecimiento y bienestar, y para abrir nuevos horizontes á la actividad fecunda de los pueblos.

(1) Quinta Memoria del Director de Ferrocarriles.—1888.

(2) El camino carretero de Cuenca á Machala: el de herradura de la misma ciudad al Naranjal, y los de Loja á Santa Rosa y de Loja á Zaraguro.

“La Nación entera”, dijo el Presidente Grant en su Mensaje de 1870, “se halla interesada en asegurar á los Estados agricultores del Oeste fácil transporte para las orillas del Atlántico, á los habitantes de aquellos Estados mayor provecho de su trabajo, á los de la Costa alimento más barato, y á todos mayor aumento de riqueza.” En el mismo Mensaje comunica que 14 Estados y diversas Compañías habían recibido subsidios de terrenos para ferrocarriles construidos ó por construirse.

Lo enunciado por el Presidente Grant es lo que podemos llamar *principio americano*. Y la Conferencia Americana reunida en Washington lo elevó á la categoría de acuerdo Internacional cuando declaró con asentimiento unánime de los Delegados de todas las Repúblicas americanas, que “el Ferrocarril Inter-continental merecía el estímulo de subsidios, concesiones de terrenos ó garantía de interés, como que coadyuvaría poderosamente al desarrollo de las Naciones allí representadas”.

Juzgaron; pues, los Representantes de las Naciones americanas en Washington como lo han juzgado los Congresos americanos que en nuestros Estados del Nuevo Mundo algún subsidio merecen los transportes terrestres. Si éstos no se costean hay igual razón para auxiliarlos que la que existe respecto de los transportes marítimos, cuyos subsidios se votan generalmente sin discusión. El Congreso de los Estados Unidos, el más parco en esta clase de subvenciones ha concedido, sin embargo, un millón de pesos á la Compañía de vapores llamada *Pacific Mail* que conduce la correspondencia entre Nueva York, el Istmo y California. Por igual razón Inglaterra concede un subsidio análogo á la Compañía de vapores del Pacífico (1) á la que auxilian también, en proporción de sus recursos, los Estados del Pacífico, incluso el Ecuador. Chile subvenciona además la línea chilena con \$ 225.000 anuales. Y todas las Repúblicas acordaron también en la Conferencia Internacional de Washington dar un subsidio anual á una ó dos Compañías de vapores entre San Francisco y Valparaíso.

“El Gobierno de los Estados Unidos paga á los principales ferrocarriles por el transporte de sus balijas de \$ 375 á 1.555 por milla y en la gran mayoría de casos el producto de éstas NO los paga. Asimismo se expenden millones en otros medios de transporte sin compensación alguna”. (2)

Estos hechos, estos principios triviales de Gobierno son los que ha echado en olvido el Sr. Consejero y ello constituye otra de sus equivocaciones.

¿No contará para nada en los cálculos del hacendista, el incremento de las rentas debido al aumento del valor de la tierra, la salida dada á sus frutos, la baratura y la facilidad del transporte, el aliciente ofrecido á la inmigración, y la influencia de estas y otras causas en la prosperidad general del país? (3)

Hé aquí cómo raciocina el pueblo americano: “la construcción de un ferrocarril añadirá cinco veces su costo al valor del conjunto de valores de la comunidad en que se construye. El comercio y la riqueza que crean excederán cinco veces su valor”. (Poor.—*Manual of Railroads*).

Del impulso dado á la prosperidad del país por los ferrocarriles, da testimonio el cuadro de las rentas de Chile, según Rose-Ynnes. Contando desde 1833, el aumento de las rentas en cada década varió de 20 á 70 0/0 hasta el decenio de 1863-1873, en el cual, merced á los ferrocarriles, el aumento fué de 130 0/0. (4)

(1) La subvención del Gobierno inglés á las líneas hispano-americanas de vapores, ascendía entre 1862 y 1865 á cerca de un millón de duros anuales, y aunque después se ha disminuido, la suma de lo erogado desde aquel año pasaba en 1888 de veinticuatro millones de duros.

(2) *Trade and transportation*.

(3) Antonio Flores.—Inversión reproductiva de empréstitos hispano-americanos.—Nueva York.—1875.

(4) Id. id.

“El General Palmer, Presidente de la Compañía del Ferrocarril Nacional de México, dice que los ferrocarriles han hecho subir las rentas allí de 18 millones á 31 millones”. (1)

“Tan luego como la línea esté en operación”, expone con referencia á la República Argentina un informe publicado entre los documentos de la Conferencia Internacional Americana, “el valor de estas tierras se aumentará rápidamente. Si ahora no vale quizá un peso el acre, *valdrá en menos de veinte años veinte pesos el acre*. Esta ha sido la historia de todas las tierras situadas en el trayecto de los ferrocarriles construidos en el Paraguay y Bolivia”. (2)

Ese aumento incuestionable de la riqueza pública, calculado por los norte-americanos en un quíntuplo, es lo que explica el dicho de un ilustrado miembro de la oposición en nuestro Senado “que no hay ferrocarril caro para el Ecuador”.—Y el Gobierno, aunque no participa de esta proposición en los términos absolutos de su contexto literal, la halla justificable tanto en ese sentido como en atención á lo que tienen que costarnos los fondos para la construcción de vías férreas. La prueba es que NO se aceptó al Presidente García Moreno el 49 25 0/10 que ofreció de prima, lo cual le arrancó las palabras de despecho en que han pretendido apoyarse los que creen debemos pasarnos sin los capitales europeos: milagro que no ha podido realizar ningún pueblo de América, ni el de los Estados Unidos, cuyo monto de dinero acuñado en circulación,—£ 246.685.400,— es mayor que el de Inglaterra—£ 135.416.600 (3). Pero es claro que si hubiera conseguido el Sr. García Moreno el dinero á ese tipo crecido, sus palabras no se hubieran referido á éste. Y, cabalmente, lo que intentó el actual Jefe del Estado fué que se nos proporcionaran los fondos para el ferrocarril á una tasa menor de interés que la ofrecida por el Presidente García Moreno. Si el Sr. Flores hubiera sido el de esa oferta de 49 25 0/10 ¡cuántos clamores no se hubieran levantado contra él!

Otra prueba de que no han sido suficientes las concesiones hechas hasta ahora para ferrocarriles es que ninguno se ha llevado á cabo.—El Presidente García Moreno dió una á D. Víctor S. Bazerque y quedó sin efecto. Conviene notar que en ella se estipuló también un depósito de garantía en París, y que aquel Magistrado tan cuidadoso de los intereses fiscales, no pensó en la “reglamentación” de dicho depósito que ha creído necesaria el Sr. Consejero, por lo que no se impartió instrucción alguna á nuestro Cónsul General en París, Mr. Fourquet (4).—Después del contrato Bazerque vino en 1879 el de los Sres. Zegers y Göhring en que se estipularon cinco millones de pesos, pagaderos en 25 anualidades de á doscientos mil pesos, con privilegio de treinta años, inclusive el de la explotación gratuita durante ese tiempo de la línea de Yaguachi á Chimbo. (5) Y á pesar de que el Presidente Veintemilla mejoró después las condiciones (6), y de que se trataba, no de una simple garantía

(1) *Le Congrès des trois Amériques. Appendice au Rapport du Comité des chemins de fer.*

(2) Id. id.

(3) *Statesman's, Year-book—London.—1892.*

(4) Cláusula 26 del contrato.—Para formalizar este contrato, el Sr. Bazerque y Compañía se obligan á consignar en la Caja de depósitos y consignaciones de París, la cantidad de veinte mil libras esterlinas, y entregar al Sr. Beltran Fourquet, Cónsul de la República, los certificados y títulos de dicha consignación. El aviso de haberse depositado la cantidad expresada y entregádose los títulos y certificados, deberá recibir el Gobierno en todo el mes de Octubre del presente año; quedando este contrato sin valor ni efecto, si no se recibiere dicho aviso en el tiempo prefijado. (*El Nacional*, Abril 28 de 1870, N.º 423).

(5) Periódico Oficial del 4 de Diciembre de 1880.

(6) Ofreció ciento cincuenta mil pesos tan luego como se desembarcaran trescientos mil pesos de útiles para el ferrocarril, y doscientos mil pesos tan luego como se desembarcaran quinientos mil pesos. [*Periódico oficial del 10 de Setiembre de 1879*].

del interés, sino de dar dinero, ni aun así pudieron conseguirse los fondos. (Anexo X). Se han sucedido posteriormente el contrato Paulau, el contrato Finlay y Viswel, el contrato Dávila, etc., ninguno de los cuales se ha llevado á ejecución. No causaría sorpresa suceda lo propio con el d' Oksza, creído tan ventajoso por el Sr. Consejero y sin embargo rechazado en Londres por personas competentes como los Sres. Perry de Lungo y C^{ta}, contratistas en México, el Brasil, el Paraguay y la Argentina. Lo previó el Jefe del Estado en comunicación al Sr. Ballén del 11 de Setiembre de 1891, en que le dijo: "Como U. ahora, yo siempre he temido y desde el principio que el empréstito no pueda raelizarse".

Pregúntase, ¿por qué, sin embargo, persevera el Sr. d' Oksza en un contrato tan poco ventajoso? Esto podría preguntarse á cuantos se han alucinado con otros de igual naturaleza, como el Sr. Kelly y los empresarios arriba mencionados. Puede además ser parte para ello diferir el pago del fortísimo é insólito fondo de amortización del empréstito de nueve millones canjeando estos bonos según la invitación del prospecto con otros bonos pagaderos en treinta y tres años.

"En mi concepto", escribió el Sr. Ballén, "Oksza nunca pensó en construir ferrocarriles; él es financista y nada más, es muy inteligente, tiene fortuna, muchas relaciones importantes y está comprometido en grandes empresas de cable, minas, etc. El se propuso acometer una operación financiera en el Ecuador en compañía de la *Banque d' Escompte*; ésta le sacó el cuerpo cuando ocurrió la caída de Baring; y Oksza se vió compelido á continuar solo para no perder su prestigio industrial. Por esto buscó a Mr. Cottú y éste es un verdadero constructor. Cottú es hombre de alta posesión en París, uno de los Directores del Canal de Suez.

"A pesar de tanto esfuerzo tengo la mayor desconfianza de que el ferrocarril llegue á Riobamba, pero cualquier cosa que hagan estos Señores será ganancia para el Ecuador que no desembolsa un centavo, y que llegado el desgraciado caso de que el camino se quede en el camino no tendrá garantía ninguna que pagar sea positiva ó nominal."

Con las ideas expuestas sobre lo necesario del auxilio de nuestros Gobiernos para ferrocarriles, (pág. 28), y las que tiene manifestadas el Jefe del Estado tiempo há (1873) por la prensa sobre la falacia del Estado constructor (1)—otro de los errores del Sr. Consejero—y que fué señalada en la Conferencia Internacional Americana, concuerda el Gobierno de Colombia según los siguientes párrafos de la Memoria del Ministro de Fomento en 1890:

Ferrocarriles en general A medida que los rieles han avanzado, ha surgido una vigorosa agricultura en terrenos antes solitarios. (Pág. XIV.)

. Está visto que entre nosotros los Gobiernos no deben ser constructores de ferrocarriles y deben limitar su acción á otorgar liberales subvenciones á los empresarios particulares que no tienen nada que hacer con la política, y que no se ven forzados á emplear sus recursos en debelar insurrecciones.

La desacertada cuanto imprudente revolución de 1885 dió en tierra con todos los ferrocarriles que el Gobierno estaba construyendo, y á duras penas se conserva lo construido, al paso que por encima de los ferrocarriles emprendidos por

(1) "La Comisión de la América del Sur en su Informe sobre Chile establece que la experiencia del Gobierno para la dirección de los ferrocarriles no ha sido feliz".—*Le Congrès des trois Amériques*.—*App.* pág. 516.

los particulares han pasado las revoluciones sin hacerles daño: unos siguen en próspera construcción, como el de Santa Marta y el de la Sabana de Bogotá, cuyo extremo Norte será Zipaquirá, y los otros han sido completamente terminados, como el de la Dorada, el de Cúcuta y el de Barranquilla á Puerto-Colombia.— Así, pues, cuando la construcción del ferrocarril de Puerto-Wilches á Bucaramanga se entregue á empresarios nacionales ó extranjeros, esa obra se llevará á feliz término. (Pág. xx)

.....La primera necesidad de un país es comunicar la Capital con el exterior y en ésta la vía de comunicación especial de la Capital de la República con el mundo y merece muy bien el apoyo del Gobierno, para que pronto realice la obra del ferrocarril, que brindará todas las facilidades para el desarrollo industrial del país, y para la construcción de los demás ferrocarriles.

Por estas razones, y las antes expuestas, el Excelentísimo Sr. Presidente de la República ha preferido más bien prestar apoyo á la iniciativa de los particulares, que comprometer al Tesoro nacional en empresas para cuya realización son insuficientes todavía los recursos fiscales del Gobierno, como lo ha demostrado la experiencia. Bien podrian contratarse empréstitos en el exterior, hoy que la paz está asegurada firmemente; pero la acción de capitalistas nacionales y extranjeros será más eficaz que la intervención directa del Gobierno como constructor y empresario. Nuestro país empieza á llamar la atención de los capitalistas de Europa y de los Estados Unidos, y es de esperarse que el sistema de protección del Gobierno á las empresas materiales resuelva mejor el problema.

Los únicos ferrocarriles que tenemos terminados son aquellos que se emprendieron por particulares con el APOYO OFICIAL, y esto habla muy claro á los ojos de todos. (Pág. xviii).

Antes de la enunciación de estos principios, el Gobierno de Colombia los había puesto en práctica por medio de concesión tan liberal como la del ferrocarril de Panamá, que en 1887 había producido ya más de treinta y siete millones de *dollars* (1) sin que nadie la haya censurado en aquella culta República. (2)

Dicho Gobierno ha contribuido también con varios subsidios para construcción de ferrocarriles: al de Facatativá con \$ 600.000 y materiales por más de medio millón: al de Zipaquirá con 50.000 hectáreas de tierras baldías á título gratuito, y además con \$ 750.000 ó sea \$ 15.000 por kilómetro, "para cuyo pago se destina única y exclusivamente el 4 % del producto bruto de las aduanas del Atlántico, al de Santa Marta con \$ 900.000"...... (3). Merced á esas concesiones, Colombia tiene ya tres ferrocarriles concluidos, y otros cinco que aunque no lo están, sirven en la parte construida.

El ferrocarril del Cauca muy semejante al de nuestra Cordillera, costó al Gobierno Colombiano \$ 87.740 por kilómetro, "no computando algunos gastos referentes á comisiones, estudios, etc., y no incluyendo sino las partidas reconocidas y legalizadas por el Ministerio". (4)

No se ha puesto en Colombia reparo á este precio, sin embargo de que otros ferrocarriles de la parte llana, v. g. el de la Sabana, no han costado sino \$ 30.000 el kilómetro y aun menos el de Juntas á Girardot —\$ 24.800— y el de Santa Marta tan sólo 22.900; de lo cual se deduce que el precio medio del kilómetro fluctúa en Colombia (de casi todos los ferrocarriles tienen tres pies en vez de los cuatro y 8 ½ pulgadas de las líneas del Perú y México) entre esta última cantidad y los \$ 87.740 del ferrocarril del Cauca. Guarismos que se aproximan á los del Ingeniero mejicano D. Santiago Méndez que ha calculado el costo

(1) \$ 33.843.812.—Poor.—*Manual of Railroads*.

(2) *La Nación* de Bogotá, 23 de Abril de 1889.

(3) Informe del Ministro de Fomento al Congreso de Colombia de 1890, pág. VI.

(4) Id. id.

medio de un kilómetro de ferrocarril para aquella República entre 16.000 y 85.000 fuertes, á los que nosotros tendríamos que añadir por lo menos 50 0/0 para la consecución de los fondos en el exterior, prescindiendo de otras pérdidas, una de ellas la diferencia ya notada entre el precio en que se venderían las letras del empréstito y aquél en que habría que comprar los fondos para el servicio de la deuda.

El precio kilométrico del ferrocarril interandino, entre Chile y la República Argentina, se ha calculado en ciento setenta y un mil cuatrocientos treinta duros—857.150 francos. (1)

No habiendo ni el más remoto pensamiento de empréstito para el Ecuador, difícil es saber por qué el Sr. Ponce trajo á colación el derroche de los de Honduras; pero ya que lo hizo, es de advertir que hubo República que sacó de sus empréstitos ménos aun que Honduras (2); pues si á ésta no le produjeron ni la mitad, Costa Rica apenas recibió cinco millones de los diez y siete contratados,—en 1871 y 1873;—y sin embargo las rentas costarricenses se triplicaron con sólo una sección de la vía férrea para la que se habían levantado dichos empréstitos.

Entre las diversas equivocaciones del Sr. Consejero no es dable dejar pasar inadvertida la que fija autoritativamente en 70 0/0 el precio de emisión de nuestros bonos 6 0/0. A esto hay que observar:

Los bonos á esa tasa de interés no hallaron acogida cuando el Presidente García Moreno los ofreció á 67 ó sea 33 0/0 de descuento=49,25 0/0 de prima;

El comercio de Guayaquil consultado por él, opinó que sería ventajosa la operación aun con mayor descuento, con el de 35 0/0; y

El Sindicato europeo se negó por completo á tomar por base de sus propuestas el tipo de 70 que indicó inútilmente el Jefe del Estado en 1890.

¿En qué se funda, pues, el Sr. Consejero para fijar el descuento en 30 0/0 Á LO MÁS? Y por qué hace caso omiso del crecido costo de un empréstito extranjero en razón de las comisiones, gastos, entre ellos los de prensa, derechos fiscales, interés, anticipo de interés, &. &. ? Por qué hace también caso omiso de la diferencia del precio de los materiales entre Europa y América? A la cita hecha ya por el Dr. A. L. Yerovi del cálculo de un Ingeniero, el que á su vez se apoya en la opinión de Mr. Dingler, Ingeniero en Jefe del Canal de Panamá, sobre el costo triple en el Ecuador y Colombia con relación á Europa de los trabajos de escavaciones y otros, se añade el Informe Oficial ya mencionado de Mr. Church al Gobierno americano acerca del precio casi doble de los materiales comprados para nuestro ferrocarril, según la Memoria de Hacienda de 1875.

El referido Comisionado americano añade en dicho Informe una verdad triste que ha sido la causa del fracaso de las diversas concesiones para ferrocarriles hechas por el Ecuador, verdad que todos tienen presente en los mercados monetarios del mundo y que se ha escondido al Sr. Consejero. Es la siguiente: "Como la firma nacional carece de valor en las obligaciones más sagradas, los bonos del Gobierno, no comprendo cómo ningún capitalista en su juicio pueda suponer dicha firma de más valor cuando se halla en un contrato". (3)

(1) *Dict. des Finances.*

(2) Carta del Secretario de la Legación de Honduras en Londres al *Times*, documento de más autoridad que la cita con referencia á un diario de París que hace *La France Juive*, *Introduction*, VIII, á lo cual se atuvo sin duda el Sr. Consejero en su alusión á dichos empréstitos.

(3) "As the national signature is utterly worthless upon its most sacred obligations, the government bonds, i cannot understand how any sane capitalist can suppose it to possess a greater value when attached to a concession. (*Report of Mr. George Earl Church upon Ecuador.*)

Esa falta de confianza en la garantía y la dificultad de conseguir fondos en tales condiciones es lo que no pudo ocultarse á la vista perspicaz de un estadista de la talla del Sr. García Moreno, y lo que le hizo ofrecer el 49 25 % de prima. Si, pues, con ésta no se pudo conseguir el dinero para el ferrocarril, lo razonable sería calcular siquiera 50 %, y añadiendo á éstos el 10 % por lo ménos de gastos, comisión, derechos fiscales, &c., y el 40 % del cambio actual, el costo, aun admitiendo hasta lo imposible, esto es, el precio de Lapparent para nuestra cordillera y el costo de los materiales el mismo que en Europa y sin seguro, flete, comisión, ni interés, ni ganancia alguna para el empresario, vendría á ser \$ 27.720 en vez de los \$ 17.160 que apunta el Sr. Consejero inclusive la remuneración del contratista. (1)

Con igual obstáculo de la falta de confianza en la garantía tropiezan Estados hispano-americanos de más recursos que el Ecuador. "Los capitalistas extranjeros, sin embargo de la seguridad de hallar grandes beneficios en el Perú, se arredran porque no tienen confianza en la garantía. Recientes sucesos con relación á contratos, basados en disposiciones legales y hechos en debida forma, no son para disipar esa desconfianza". (2) El año último no halló aceptación en Londres la garantía de un Gobierno que nunca ha faltado á sus obligaciones—el del Salvador—garantía de 6 % sobre £ 10.000 por milla del ferrocarril de Santa Ana.

En suma, fácil es deducir las consecuencias que uno desca con la serie de premisas falsas que se han señalado y que sólo tocante á esta sección se resumen como sigue:

- 1º Distancia errónea de Riobamba á Sibambe;
- 2º Id. de Yaguachi á Milagro;
- 3º Fijar en un 30 % el tipo del descuento de un empréstito europeo, no sólo sin ningún fundamento ni antecedente, sino prescindiendo de los arriba citados que patentizan aquel error;
- 4º Pasar por alto hecho tan notable como el rechazo de los bonos 10 % ofrecidos por el Sr. García Moreno, pagaderos desde el momento de su emisión, con amortización del capital, y creer que el 7 % hipotético, sin reembolso del capital, sería de mejor condición y volvería dinero efectivo el papel en que se halla estampado;
- 5º Omitir los intereses del empréstito, los gastos, derechos fiscales, comisiones, etc. como lo observó ya el Sr. Ballén en su impugnación;
- 6º Omitir también, al señalar el precio de las secciones del ferrocarril construidas antes del contrato Kelly, los intereses, las tres comisiones de 5 % y los privilegios concedidos al Banco del Ecuador en la contrata del 31 de Enero de 1873;
- 7º Tomar por base de sus cálculos el precio kilométrico que no ha sido indicado para los Andes del Ecuador, y esto por uno que declara que "no tiene absolutamente calidad para apreciar la valuación de presupuestos, no habiendo intervenido en ninguna construcción ni explotación de caminos de fierro"; (3)

(1) La mayor parte de tan escasa suma, si no toda, se emplearía en materiales de construcción, y, de consiguiente, no habría la compensación que ha querido establecer el Sr. Ponce al impugnar á D. Clemente Ballén entre el premio de la venta de las Letras y del que habría que pagar en la compra de otras para el reembolso del capital. Ni fuera cierta tal compensación según se ha demostrado, aunque no hubiera que invertir como hay forzosamente que hacerlo, gran parte del empréstito en Europa misma para la compra de materiales, etc.

(2) *Le Congrès des trois Amériques. App. etc.*

(3) Carta de Mr. de Lapparent del 29 de Agosto de 1891 á Mr. Ryłski, Ingeniero, carta tan concluyente que se ha apelado al arbitrio de negar su autenticidad; pero el original existe en manos del Jefe del Estado, remitido por el Sr. Ballén.

8º Prescindir de la conocida diferencia del precio de los materiales en Europa y Sud-América, especialmente en el Ecuador donde se calcula el recargo en un 50 0/0, sin ganancia alguna.

9º No entrar en cuenta el aumento de riqueza y por consiguiente de rentas que produciría el ferrocarril. Y aunque dicho aumento no fuera el del 130 0/0 obtenido en Chile sino el de 20 0/0, mínimamente también de allí (1) bastaría para pagar íntegros los \$ 700.000 del ferrocarril, dada la hipótesis harto inverosímil de que éste nunca produjera ni un solo céntimo;

10. Echar en olvido la historia y la práctica rentística de los demás Gobiernos, sin exceptuar ni aun Inglaterra para sus ferrocarriles coloniales;

11. No estimar en nada las desastrosas consecuencias del fracaso de la empresa del ferrocarril.—“Sería”, escribe el Sr. Ballén, “una catástrofe como la ruina de Herculano.—Quiebra d’ Oksza, quiebra de la Compañía del Ferrocarril, reclamaciones, procesos y relegación de la obra hasta las calendas griegas”.

12. Tampoco parar mientes en los resultados de otro género que relativamente á la pérdida del empréstito de los nueve millones insinuó el Sr. Ministro de Justicia en el Consejo de Estado—sesión del 6 de Julio último—con las palabras “pudiera suceder. . .”, y en lo que insistió después (pág. 36 y 41 del folleto *El Contrato d’ Oksza*). Quiera Dios que las aseveraciones erróneas del Sr. Consejero, recordadas en el párrafo VIII de esta *Refutación*, no sean parte á justificar esa previsión. Fácilmente se comprenderá que siendo este punto tan delicado, el Gobierno tiene que limitarse á las citas anteriores y al siguiente párrafo del Mensaje Presidencial al Congreso ordinario de 1890;

“... Es un hecho, muy sensible por cierto, que cuando se efectúe el recobro de la sal y la Compañía no cumpla con el servicio de la deuda en París, sufrirá el crédito nacional, á pesar de que hice, cuando se me comunicó el empréstito, por carta del Director de la *Banque d’ Escompte*, lo único que correspondía, á saber, hacerle contestar por medio de nuestro Cónsul General en París que “el Gobierno era extraño á la operación y que cumpliría su contrato si los contratistas cumplían el suyo”.

13. Confundir una vía indispensable entre la capital y la costa con cualquier contrato á destajo y por consiguiente limitar la ganancia del contratista á un 10 0/0, error este último que el Sr. Ballén ha señalado también ya;

14. Perder de vista al insistir en acumular al precio del ferrocarril la cantidad de \$ 1.050.000 que el Gobierno reclama por el producto de las sales á razón de \$ 200.000 por año, las tres siguientes circunstancias que deben agregarse á las razones expuestas por el Sr. Ballén contra esa acumulación; 1ª que el Sr. Kelly controvierte el hecho y afirma no haber recibido sino \$ 518.500,90 en cambio de \$ 1.410.569 gastados; 2ª que en todo caso ello depende del laudo de los árbitros; y 3ª que suponiendo sea éste favorable al Gobierno, ¿no ha declarado judicialmente el Sr. Consejero el 20 de Julio último en el juicio promovido para el secuestro del ferrocarril, que la Compañía estaba en quiebra con más de dos millones de suces de saldo contra ella?;

(1) Este 20 0/0 sería unos \$ 800.000 avaluando nuestras rentas sólo en cuatro millones, números redondos, cálculo moderado si se atiende á que en 1890 fueron de \$ 4.297.598,97 [inclusos \$ 115.007,78 de existencia en 1889] y en 1891 de \$ 3.945.591,89 [inclusos \$ 361.226,06 de existencia en 1890]. Y esto sin calcular el aumento progresivo, manifestado por los cuadros estadísticos.

15. Equiparar una mera garantía condicional como es la que depende de que se concluya un ferrocarril hasta Sibambe con la adjudicación de un empréstito, por el que habría que pagar los intereses no sólo desde el momento mismo, sino aun antes de recibir el dinero, uno de los inconvenientes que señala el *Times* de Londres á dichos empréstitos y que aumentan no poco su costo. Además en un empréstito hay que amortizar el capital, cuando, por el contrario, el Gobierno es el que tiene que recibir al fin de los cincuenta años del contrato el capital sobre el que ha recaído su garantía, ó sea lo invertido en el ferrocarril y muelle de Duran. Sería ya demasiado equiparar esa garantía hipotética con el interés real y efectivo de 7^o/₁₀ que ganan en Londres los bonos de varios ferrocarriles hispano-americanos, y entre ellos el de Estados con cuyo crédito no puede compararse el nuestro (1); pero ¡equipararla con la adjudicación de un empréstito. . . . (!) Hay más: nuestro interés al cambio actual no sería ni el de 7^o/₁₀ en Europa, como lo es de aquellos ferrocarriles;

16. Sentar que el promedio de aquel cambio sobre Europa fué en 1890 de 25^o/₁₀, cuando consta del *Diario Oficial* del 19 de Agosto de 1891 que ha sido de 31 34 sobre París y de 32 34 sobre Londres;

17. Y, últimamente, comparar la propuesta basada en una emisión, como lo fué la primera del Sindicato con la otra aprobada por la Legislatura de 1890, que no impone sino un mero reconocimiento de interés CASO QUE EL FERROCARRIL LLEGUE HASTA RIOBAMBA, á lo cual pueden oponerse tantos obstáculos rentísticos, físicos, políticos, etc., etc., comenzando por los trastornos de la naturaleza y los de la perturbación del orden público. Aquello equivale á comparar con un préstamo común el préstamo á la gruesa ventura, cuyo capital se pierde si la nave no llega al puerto.

¡Cuántos capitales se han perdido en América por empresas que han abandonado los contratistas después de invertir en ellas sumas no despreciables de dinero! Ahí está el ferrocarril interoceánico tan deseado de Puerto-Cortés á la Bahía de Fonseca, para el cual el Gobierno de Honduras hizo las concesiones más generosas; y sin embargo una Compañía inglesa lo abandonó después de haber construido 37 millas. Muy cerca estuvo también de ser abandonada la empresa del Ferrocarril de Honduras (*Honduras Railway Company*) tanto que "á la espiración del tiempo fijado se creyó generalmente que la empresa, como tantas otras, haría fiasco. Pero una prórroga fué obtenida. y se asegura que la línea será terminada dentro de tres años. La cláusula más notable del arreglo es la que concede una vasta extensión de terrenos que permite establecer al Sindicato una importante colonia inglesa en Honduras". (2) "Costa Rica contrató con el conocido empresario Enrique Meiggs el ferrocarril de Punta-Arenas en un millón seiscientas mil libras. Mr. Meiggs pudo construir el camino y ganar dos millones; pero no lo quiso y prefirió no tener nada que hacer con él" (3). Y ahí está también el Canal de Panamá, cuyos trescientos

(1) Los del *Central-Argentino*, los del *Central-Uruguay* emitidos á 75, los del Norte de Buenos Aires, los peruanos de *Iquique* y la *Noria*, que además tienen el alto fondo de amortización del 10^o/₁₀, y por último los mismos del *Ferrocarril de Panamá*, los de *Saguma la Grande* y los de *San Paolo* del Brasil, cuyo Gobierno ha garantizado también el citado interés del 7^o/₁₀ á muchos otros ferrocarriles, al de *Atigoea*, al de *Bahia Central*, al de *Campo y Carangola*, al de *Conde d'Eu*, al *Great Western*, al de *Recife* y *San Francisco*, al de *San Paolo* y *Río Janeiro*, al de *Río Grande do Sul-Sud*.

(2) *Les Congrès de trois Amériques*.—*App.*

(3) *El Correo de Nueva York*, 6 de Agosto de 1874.

millones de duros han preferido perder los prestamistas antes que seguir suministrando recursos, no obstante el genio y el prestigio del *Gran Francés*. Otro ferrocarril entre la capital de Guatemala y el Atlántico contratado con los americanos Shea Cornick y C^a fué abandonado después de la muerte del General Barrios, y el Gobierno de los Estados Unidos tuvo que mandar un buque de guerra para volver á su patria á los trabajadores americanos. Y ¿en nuestro país mismo no se han abandonado los trabajos de los ferrocarriles de Bahía y de Machala, el camino de Otavalo á Esmeraldas que el Presidente García Moreno anunció en su Mensaje de 1875, pasaba de 173 kilómetros y “cuya última parte se trabajaba del lado de la costa”; el de Aloag á Bahía del que se construyeron más de 70 kilómetros y “que debía estar íntegramente en servicio el año de 1876?” (1).

Pero, ¿qué extrañeza puede causar la serie de errores en materias no bien conocidas de todos, cuando en otros de fácil verificación el Sr. Consejero se ha lanzado, en su afán de hacer oposición al Gobierno, á sostener lo contrario de lo que se hallaba probado en un caso por los *estados* del Banco del Ecuador y las cuentas del Ministerio, y en otro caso por la Memoria de Hacienda de Colombia?

Con efecto, él sostuvo por la imprenta que había un sobrante á favor del Gobierno de \$ 200.000 en las cuentas del Banco del Ecuador, y ahí están los documentos oficiales probando que ese saldo no era á favor del Gobierno, sino del Banco del Ecuador y por una cantidad mayor,— \$ 296.119,08 (Anexo Y). Era, pues, un error de cuasi medio millón en las cuentas de ese solo año. El Presidente de la República aludió á esto con los siguientes palabras en su primer Mensaje al Congreso Extraordinario de 1890: “Hasta en Marzo se creía en un sobrante á favor del Gobierno en la cuenta corriente con el Banco, y lo habéis visto firmado por un H. Senador y Consejero de Estado”. (2)

Lo propio sucedió relativamente á la moneda de níquel.

S. E. dijo en el citado Mensaje: “Si Colombia tiene en circulación 3.120.000 pesos de moneda de níquel, la cual es allí muy apreciada, ¿será mucho que añadamos á los \$ 80.000 anteriores cien mil más?” Y el H. Ponce, por el deseo de oponerse á los cien mil pesos de moneda de níquel que pedía el Gobierno en fuerza del clamor de los pueblos, contradijo el aserto anterior con las siguientes palabras que constan del acta de 20 de Mayo: “EN COLOMBIA CIRCULAN DOSCIENTOS MIL PESOS DE ESTA MONEDA PARA TRES MILLONES DE HABITANTES”. Pues bien, constaba oficialmente por la Memoria del Ministro de Hacienda de Colombia de 1890, lo que había enunciado el Presidente, á saber, que circulaban en aquella República los TRES MILLONES CIENTO VEINTE MIL PESOS de moneda de níquel en vez de los DOSCIENTOS MIL PESOS que afirmó enfáticamente el Dr. Ponce (Anexo Z). Contradecir en el Senado un dato oficial expresado en el Mensaje del Presidente de la República, y contradecirlo sin presentar ningún comprobante de esa contradicción, es HECHO que basta señalarlo para que lo califique toda persona que no esté cegada por la pasión.

El telegrama para “inhabilitar” al Conde d' Oksza.—Esos HECHOS demuestran por sí solos que hubiera sido ligereza por lo ménos de parte del Gobierno acoger como tales hechos las aseveraciones rentísticas del Sr. Consejero, y tomar en virtud de ellas medidas que

(1) Mensaje del Presidente García Moreno del año 1875.

(2) Mensaje del Presidente de la República al Congreso Extraordinario de 1890.

acarreen grave responsabilidad á la Nación; mas aquél tuvo para no aceptar el dictamen sobre el telegrama al Sr. Ballén con el objeto de *inhabilitar* (es la expresión del Sr. Consejero), al Sr. d' Oksza, las razones expuestas en la circular, á saber: que la orden hubiese quedado sin cumplimiento por no tener quien la ejecute, y sin más resultado que dar margen á una segunda Protesta del empresario, justificada en esta ocasión. Sin embargo el Gobierno aunque no acogió el dictamen de *ordenar perentoriamente* al Sr. Ballén (que hubiera contestado con una tercera renuncia) le autorizó en los términos que sigue:

Aunque S. E. no desiere á ese dictamen del Consejo, confiando como confia plenamente en el celo y honorabilidad de U. S., le autoriza para tomar las medidas precautorias que juzgue necesarias, INCLUSIVE LAS INDICADAS POR EL CONSEJO, SI LAS CREE CONVENIENTES.

El Sr. Ballén no hizo uso de la autorización que se le confirió, y expuso los motivos para ello en la nota que sigue:

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

H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores:

Señor Ministro:

He tenido el honor de recibir el apreciable oficio de U. S. de 15 de Agosto próximo pasado, y adjunta á él una proposición dirigida por el H. Consejo de Estado al Supremo Gobierno el 3 del mismo mes.

Esta proposición dice que yo "prevenga al Sr. Conde d' Oksza que habiendo caducado, á juicio del Gobierno, el contrato para la construcción del Ferrocarril del Sur, no puede el concesionario proceder á la emisión del empréstito destinado á realizar esa empresa, sino resolviéndose á tomar á su cargo todos los perjuicios que le cause esa aventurada emisión, de cuyas consecuencias será el único responsable. Cree asimismo el Consejo que se me debe ordenar que bajo mi firma haga publicar en Europa un aviso destinado á poner en conocimiento de los suscritores el género de título, por lo menos inseguro y controvertible, con que se hace la emisión y el manifiesto riesgo que correrían los accionistas de una empresa que reposa sobre la frágil base de una concesión caducada en concepto del mismo Gobierno que la otorgó."

La ejecución de estas medidas quebrantaría la ley.

La ley es el contrato mismo; el contrato es sinalagmático, y ninguna de las dos partes que lo han suscrito puede arrogarse la facultad de dictar por sí y ante sí resoluciones que afecten los intereses de la otra parte, sin asentimiento de ésta ó sin decisión judicial.

La decisión corresponde al Tribunal Arbitral instituido de común acuerdo en el Art. 37 del contrato. Este Tribunal es la única autoridad que puede pronunciar la caducidad del pacto y resolver sobre la aplicación de cualesquiera de los casos de rescisión previstos en el Art. 42.

A más de su ilegalidad, las medidas propuestas tendrían consecuencias terribles para mí personalmente. Se ha perdido de vista que no se trata de un empréstito nacional, sino del que solicita por su propia cuenta una Compañía particular. Para emitirlo, ésta no necesita de autorización de nadie, y menos del Gobierno, quien ha reconocido en el Art. 31 que la Compañía puede arbitrar fondos para la obra del ferrocarril, bajo su sola responsabilidad.

Por consiguiente, al presentarme yo á impedir públicamente la emisión con las causas indicadas por el H. Consejo, correría el peligro, entonces inminente, de verme acusado por la Compañía de difamación, complicada con daños y perjuicios.

El Código Penal francés castiga este delito con cuatro penas acumuladas: prisión, para la vindicta pública; indemnización pecuniaria para el querellante; multa para la administración de justicia é inserción de la sentencia en veinte ó treinta diarios designados por el ofendido.

Resultado: yo tendría la desgracia de sufrir una pena temporal infamante, mientras que los promotores del asunto serían tranquilos espectadores de mi sacrificio.

Tengo el honor de suscribirme de U.S. Sr. Ministro, con respetuosa consideración, muy obediente servidor.—*C. Ballén*. (1)

Que el Sr. Ballén haya estado ó no en lo justo respecto á la ley, lo decidirán los peritos en la jurisprudencia francesa, aunque no es probable que él hubiese prescindido de la opinión del abogado de la Casa, Sr. Petit Bergonz. Sea de ello lo que fuere, si nuestro Cónsul General creyó que no debía hacer aquella publicación, en cambio cuando vió que un periódico anunciaba el empréstito añadiendo que el servicio de la deuda estaba garantido por nuestro Gobierno, hizo publicar en el mismo periódico por medio de la Justicia, que “esa información era bajo todo respecto inexacta, y que el Gobierno era extraño á la operación”. (2)

Prevenir en Agosto de 1891 al Sr. d' Oksza que á juicio del Gobierno había caducado el contrato,—y no que “el Gobierno lo había declarado resuelto”, como dice el Sr. Consejero (3),—era lo que bien sabía el contratista: 1º por la devolución de los certificados que motivó su Protesta (Anexo AA): 2º por la orden de la prosecución del juicio el 20 de Julio; y 3º por la demanda de secuestro entablada cuatro días después.

El Sr. d' Oksza se hallaba en el caso de todos los empresarios cuyos contratos han caducado desde el de Bazerque, hasta el de Viswell y Palau, y en ninguno de ellos se ha prevenido, ni aun la caducidad misma del respectivo contrato, menos el CONCEPTO del Gobierno de que estuviere caducado y mucho ménos al público; pues ningún Gobierno jamás ha creído, y con razón, que era de su incumbencia precautelar los intereses de los extranjeros á quienes plugiese dar su dinero á empresarios sin título. Aun más: tratándose de agentes propios con debidos poderes, pero caducados posteriormente, como sucedió con los del Vicepresidente Zea, el Gobierno de Colombia no creyó que le incumbía publicar la caducidad de esos poderes; y por eso después de ella se emitió el empréstito de 1822.

El Vicepresidente Santander, Encargado del Poder Ejecutivo, creyó que debía desconocerse la negociación; pero que tampoco eso correspondía al Ejecutivo.

.....“El Congreso” expuso oficialmente aquel Magistrado, “ventiló la cuestión del empréstito después de haber discutido sobre la conveniencia, justicia y necesidad de reconocer ó desconocer la negociación hecha en París por el Sr. Zea el año de 1822 por la suma de 10 millones de pesos. Yo fuí constantemente de opinión, que el Ejecutivo no debía hacer ni el reconocimiento ni el desconocimiento, porque era del todo ajeno de sus funciones. Tuve bastante que sufrir de parte de los agentes, que las casas prestamistas tenían asalariados en Bogotá, porque todos sus esfuerzos se contraían á exigir el *fiat* del Ejecutivo, como que el Sr. Zea había procedido con instrucciones y poderes del Presidente de la República, aunque expedidos antes de que se adoptase la Constitución de Cúcuta, y apareciese Colombia legítimamente organizada y constituida. Mi opinión fué, que si la República tenía con qué reembolsar los fondos y efectos de guerra franqueados por los prestamistas, lo hiciese, y desconociese la negociación del Sr. Zea EN VIRTUD DE QUE SUS PODERES HABÍAN CADUCADO desde que al Gobierno que lo había autorizado había sucedido un Gobierno rigidamente constitucional.....” (4)

(1) *Diario Oficial* del 9 de Noviembre de 1891.

(2) *Periódico Oficial* del 17 de Febrero de 1892.

(3) “El contrato sobre el ferrocarril del Sur quedará consumado á pesar de la *resolución* del Gobierno que lo declaró *resuelto*”. (Pág. 133 del folleto *El Contrato d' Oksza ante el Consejo de Estado*.)

(4) Manifiesto del Vicepresidente de Colombia.—Bogotá, Noviembre 11 de 1827.—17º

Hiciéronse fortísimos cargos á la Administración por aquellas operaciones; pero ninguno por no haber comunicado al público la caducidad de los poderes en virtud de los cuales se emitió el empréstito de 1822.

Otro ejemplo. El barón Gauldrée-Boilleau, que antes de ser nombrado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Francia en el Perú por 1869, era Cónsul General de la misma nación en Nueva York, confirió un certificado falso contraído á declarar que se cotizaban en la Bolsa de aquella ciudad las acciones del ferrocarril *Memphis-El-Paso*, sin cuyo requisito no podían ser admitidas á la cotización en la Bolsa de París. Fuéronlo en virtud de ese engaño oficial, y no por eso el Gobierno francés, ni el Americano hicieron publicación alguna para precautelar á los suscritores. El asunto se ventiló ante los Tribunales ordinarios, y el ex-Ministro fué condenado judicialmente sin intervención alguna de aquellos Gobiernos.

Desde que el Sr. Consejero confiesa los dos puntos esenciales, á saber, que su propuesto telegrama tenía por objeto *inhabilitar* al contratista para la ejecución del contrato, y que "la resolución del Consejo podía estar *fundada en un hecho capaz de ser falsificado*", esto es en un hecho *falso*, evidencia la razón que tuvo el Gobierno para no proceder á dictar la *orden perentoria* al Sr. Ballén que quiso Su Sria., así como para limitarse á conferirle la autorización del caso, difiriendo á su prudencia, patriotismo, celo por los intereses fiscales y reconocida competencia en asuntos rentísticos.

Quienes creyeron que debía hacerse conocer la opinión del Consejo en los periódicos de Europa, podían haber pedido á la Oficina del Cable de Guayaquil que comunicara la noticia, lo cual sin comprometer al Ejecutivo, llenaba el fin que se proponía el autor de la moción.

La simple comunicación de una noticia tomada del Periódico Oficial, como lo era la nota al Sr. Ballén, no ofrecía los inconvenientes de la orden que se pretendía ni de las publicaciones hechas por el Sr. Consejero. Y si aun la de los informes sin acuerdo con el Gobierno no se apoya en ninguna ley nuestra, en ningún antecedente y es contraria á los principios, ¿qué no será en tratándose de folletos de oposición firmados por un Consejero de Estado? "La publicación de los informes al Consejo de Estado, enseña un preceptista de la ciencia en apoyo de la prohibición que para dicha publicidad, sin permiso del Gobierno, establecía una Constitución francesa, DESNATURALIZARÍA LA DISCUSIÓN, DARÍA Á LA CRÍTICA EL CARÁCTER DE OPOSICIÓN, Y LE PRIVARÍA [al Consejo de Estado] DE LAS COMUNICACIONES QUE SE CAMBIAN SIN CESAR ENTRE ÉL Y EL GOBIERNO, DE LA CONFIANZA, Y SI ES PERMITIDO DECIRLO ASÍ, DE LA INTIMIDAD QUE LAS HACE LIBRES, INOFENSIVAS Y SINCERAS". (1). . . .

¿Era justo que el Ejecutivo asumiera la responsabilidad de actos en que no tenía parte y que no aprobaba? Y aun queriéndolo ¿cómo hubiera podido obligar al Sr. Ballén, á hacer lo que *él no quería*?

La desconfianza que reina acerca de nuestras obligaciones en los mercados monetarios del mundo, es ya bastante grande para que se la aumente en lo más mínimo, y hacer una notificación como la que se proponía, era dar la voz de "sálvese quien pueda", tanto más, cuanto que allende los mares prevalece la idea errónea del absolutismo de nuestros Gobiernos, y de que en no deseando el Ejecutivo un contrato, éste se halla indefectiblemente

(1) Vivien.—*Estudios administrativos*.—T. 1º Cap. 6º

te resuelto.—Una vez frustrado un empréstito público, es asunto perdido. En 1862 la oposición de dos miembros del Consejo de Estado, hizo desistir al Gobierno del empréstito que el Ministro Flores había negociado por orden del Sr. García Moreno. “Cuando mejor informado éste de los hechos, volvió á autorizar la negociación del empréstito, aun con interés más crecido, la Legación se negó á reanudar una negociación inconsideradamente rota”. (1)

Créer que se pueda reasumir tranquilamente los complicados trabajos que preceden á una emisión después de haberlos desbaratado, ó que sea fácil volver á inspirar la confianza perdida, es no tener la menor noción de crédito público, ni de operaciones de esa naturaleza. Con mayor razón en el caso presente; pues el contratista debía ante todo arreglarse con los Tenedores de bonos para que se le abrieran las puertas del mercado. Ellos tienen un agente en Guayaquil celoso y activo, y por él debían estar bien informados de la opinión del Consejo y del pleito entablado para la resolución del contrato. No incumbía, pues, en manera alguna, interponerse entre ellos y el contratista del ferrocarril. La política del Gobierno es la menor intervención oficial posible, y limitar ésta á lo que ordena la ley.

“¿Por qué”, escribe Courcelle-Seneuil, “cuando mi vecino desea emitir un billete”, (y esto es aplicable á cualquiera obligación) “que me conviene aceptar, viene el legislador á interponerse entre él y yo? ¿Para impedirme que sea engañado? Gracias mil por la molestia; pero desearía tomarle yo mismo” (2). Y si esto dice aquel acreditado economista respecto al propio legislador del país, ¿qué sería tratándose de un Poder extraño?

AL terminar la refutación de los cargos y de los errores en que se fundan, cumple advertir que el silencio respecto de otros, no implica sino el deseo de no alargar demasiado aquélla y también la falta de tiempo; pero si llegare el caso, se volverá á este asunto ingrato, en que el Gobierno, muy á su pesar, se ha visto obligado á ocuparse por la necesidad de la propia defensa.

HECHOS HISTÓRICOS.

Para concluir, el Gobierno se refiere á los documentos oficiales que pulverizan los cargos hechos las más veces con alusiones embozadas.

Sobre lo extraño que él ha sido á la venida de los representantes del Sindicato y de la *Banque d' Escompte*, dijo el Jefe del Estado en su Mensaje al Congreso de 1890:

El Gobierno ha sido extraño, parece innecesario manifestarlo, á las propuestas del Sindicato francés y de la *Banque d' Escompte*, así como á la venida de sus respectivos representantes, de los cuales el uno llegó á Guayaquil sin su conocimiento. Relativamente al otro, cuando se me telegrafió á Guayaquil el 25 de Julio último, que partía para el Ecuador, contesté en el acto, también por telégrafo, que su venida era inútil. Y á él mismo le declaré cuando quiso saber mi opinión particular sobre sus propuestas que yo las juzgaba inacceptables, según se halla expresado en el *Diario Oficial* del 1^o de Febrero de 1890.

(1) Antonio Flores.—*La Conversión de la deuda anglo-ecuatoriana*. Primera parte.—Pág. 115.

(2) *La Banque libre*.—Pág. 45.

Con efecto en dicho *Diario* S. E. escribió lo siguiente:

¿Qué se debe hacer por el crédito público y las vías de comunicación, dos de los cuatro puntos cardinales del programa de este Gobierno? ¿Aceptar las propuestas del Sindicato?—Desde la primera lectura que les dí en Guayaquil cuando el Conde Swieykowski las puso extraoficialmente en mi mano, pidiéndome que le manifestara mi opinión particular, le declaré que las juzgaba inaceptables, y que bastaría para ello, prescindiendo de todas las demás razones financieras, la de que el Gobierno no tenía por qué aceptar hoy en la operación de crédito, realizado en París por Febrero último, la solidaridad que había cuidado de declinar desde el principio. (Véase en la nota núm. 1 la contestación dada á mi nombre por nuestro Cónsul General en París á la carta en que el *Banco de descuento* me comunicó la realización del empréstito.—*Diario Oficial*, 1.º de Febrero de 1890).

La carta del Sr. Presidente al Ministro Campos impresa en el mismo número del *Diario Oficial* contiene la impugnación de las propuestas hechas por el Sindicato y el Consejo de Tenedores de Bonos, y la nota F de dicha carta el señalamiento de las seis ventajas que ofrecía el plan de conversión de 1875, comparado con el de aquellas propuestas. De manera que el Sr. Presidente de la República fué el primero que demostró lo inconveniente de las mencionadas propuestas, y el mayor gravamen que imponía el plan de conversión del Sindicato y Consejo de Tenedores de Bonos, comparado con el proyecto de S. E. de 1875.

El Sr. Presidente no se adelantó á hacer esta impugnación. No salió de la reserva que le imponía su cargo, á pesar de los ataques de la prensa que exigía expresara su opinión (Anexo AA); pero cuando el representante del Consejo de Tenedores y Cónsul de S. M. B. pidió que la manifestara, S. E. lo hizo como particular con toda franqueza en la carta al Sr. Ministro Campos que registra el mencionado número del *Diario Oficial*. Indicó allí que los empresarios debían proporcionarnos el medio de que pudiéramos extinguir el capital mismo de la deuda á los Bancos, con una suma anual menor de la que pagábamos por solo interés, lo cual, desde luego dió por resultado la baja de este interés del nueve al seis (1); y que en cuanto al ferrocarril, la garantía no debería ser sino de 6 0/0 después de su conclusión y sobre un millón de libras esterlinas (\$6.250.000 al cambio de 25 0/0). Los empresarios no quisieron amoldar su propuesta á esta indicación, y se les predijo el fracaso que sufrieron.—Expónelo el siguiente párrafo del Mensaje de 1890:

Como lo más que habían podido obtener para sí los hábiles negociadores del empréstito de la Compañía de Obras Públicas fué el tipo de 71 1/2, meforcé en que las propuestas de empréstito al Congreso no se hicieran á un tipo de emisión inferior; y sobre el tipo de 70 hizo su demostración en el *Diario Oficial* del 1.º de Febrero último el Delegado de la *Banque d'Escompte* de París acerca de las ventajas de la operación propuesta. Pero el Sindicato francés no aceptó aquel tipo por la baja de valores hispano-americanos ocurrida entonces, y en ello cometió un grave error que anuncié anticipadamente, y del que le convencerá ahora el rechazo sufrido el 31 de Mayo.

El Sr. Presidente pidió desde el principio que se le exonerara de toda intervención en dichos contratos con las siguientes palabras de su *Mensaje al Congreso Extraordinario*:

(1) ¿Habrá sido malo presentar un proyecto que ha dado por resultado hacer bajar el interés al 6 0/0, y producir al Erario un ahorro permanente de sesenta mil sucses anuales?—*Mensaje del Presidente de la República al Congreso de 1890.*

“Lo único que solicito es que EXONERÉIS AL EJECUTIVO DE TODA INTERVENCIÓN EN LOS CONTRATOS PENDIENTES, Y QUE DECRETÉIS SE HAGAN POR ADJUDICACIÓN AL QUE OFREZCA MEJORES TÉRMINOS”, (pág. 11 id. id).

Asimismo dijo en lo concerniente al arreglo de la deuda extranjera:

“Pedí al Congreso no la autorización especial de que en otro tiempo revistieron las Legislaturas al Ejecutivo para estas negociaciones, no el voto de confianza que se dió anteriormente por dos Asambleas Constituyentes al Presidente García Moreno, sino todo lo contrario, esto es, que el Ejecutivo no tomara parte alguna en el arreglo, y que sus bases se fijaran por una Comisión especial”. (Pág. 20 del *Mensaje al Congreso extraordinario de 1890*).

No obstante, el Sr. Presidente del Senado solicitó que el Gobierno interviniese en los arreglos. El Jefe del Estado por instancias repetidas de varias personas respetables, que le manifestaban se atribuía á terquedad y aun á falta de patriotismo su resistencia á tomar parte alguna en la discusión de los contratos, nombró al Ministro del Interior y al Director de Obras Públicas para que recabaran algunas concesiones del empresario. El resultado consta de la nota del Director de Obras Públicas del 30 de Julio de 1890. (1)

Y á fin de que hubiera competencia, de la que debía reportar el país el provecho que sacó de la promovida por el capital extranjero al nacional, S. E. trató de inducir, por medio del Representante británico, Mr. Alfred St. John, al conocido contratista americano, Henry Meiggs, á que presentara alguna propuesta; pero Mr. Meiggs se negó en lo absoluto, sin duda por participar de la opinión de su compatriota Mr. Church. Este es otro hecho que contribuirá á disipar los temores del Sr. Consejero de que corramos la suerte de la República Argentina, y suframos de la *reacción de una expansión EXCESIVA*. Y si hay estas pruebas irrecusables, entre otras muchas, del ningún anhelo de invertir capitales extranjeros entre nosotros—única esperanza para el país—¿crearán ese anhelo las publicaciones del Sr. Consejero sobre lo improductivo del más importante ferrocarril ecuatoriano entre la Capital y la costa, amén del triste testimonio que dan de lo poco en que parecen estimar la honra de la Nación personas que han desempeñado altos destinos en ella, cuando aconsejan se elija como el “menor mal el escándalo que deshonrará el nombre ecuatoriano”?

Aprobadas en el Congreso las propuestas sobre el ferrocarril por la conformidad del Senado con las modificaciones de la Cámara Colegisladora, el único acto del Ejecutivo en el asunto, fué el de la objeción constitucional, en virtud de la representación que se apresuró á elevar el apoderado del contratista, contraída á declarar que desistía de dichas propuestas si se limitaba la garantía al 6 0/0, en vez del 7 0/0. El Ejecutivo, de acuerdo con el Consejo de Estado, formuló dicha objeción con el único fin de que el Senado resolviera si quería ó no se retirara la propuesta, responsabilidad que no podía asumir el Gabinete. Oígame sobre el particular la *Exposición del Senado de 1890*:

Sometido el asunto al H. Consejo de Estado, con la precedente solicitud, está respetable Corporación dió dictamen desfavorable sobre las cláusulas 32 y 34 del Proyecto, opinando porque fueran objetadas en el sentido de obtener la aceptación del empresario; y el Excmo. Presidente de la República, que tiene

(1) *Diario Oficial*, N^o 255, Agosto 11 de 1890.

por norma de su administración el asentir al voto del H. Consejo, aun en los negocios en que la Constitución sólo previene su dictamen resolvió objetar el proyecto en las dos cláusulas indicadas. No podía ocultarse á la sagaz penetración del Jefe del Estado, que un contrato es por todo concepto distinto de los actos legislativos emanados de la sola voluntad del Congreso. Legislar sobre condiciones que el empresario se anticipa á no aceptar, era proseguir una tarea inútil, defraudando la esperanza de ver realizada en el menor tiempo la inmensa y benéfica obra de unir el interior á la costa con el estrecho lazo de los rieles. Las vías de comunicación son parte del programa administrativo del Presidente Flores y objeto especialísimo de los tres Congresos extraordinarios convocados en el año presente. Consecuencia de sus ideales políticos y de su constante deferencia hacia el dictamen del H. Consejo de Estado, fué en el Jefe de la Nación el acto levantado y patriótico de contribuir á que el proyecto deje de ser una vana teoría para convertirse en una encantadora realidad. Por tanto, lo devolvió á la Cámara en que había tenido origen con la siguiente

OBJECIÓN.

“Habiendo elevado el Sr. Conde George Swieykowski la solicitud adjunta, “el Poder Ejecutivo la sometió al Consejo de Estado y su parecer fué que se objetaran, como en efecto se objetan, los artículos 32 y 34 del proyecto de decreto “que fija las bases del ferrocarril del sur, una vez que el empresario declara que el “proyecto, tal cual se ha pasado al Supremo Gobierno, es inaceptable. Toca, “pues, á vuestra sabiduría aceptar ó rechazar la proposición del empresario, causa de esta objeción.

“A. FLORES.

“El Ministro de Obras Públicas,

“Francisco J. Salazar”.

Al discutir el Senado esta objeción, tuvo presente que ella se encontraba en perfecto acuerdo con lo aprobado por la misma Cámara revisora; y tuvo también en cuenta que sería un proceder contradictorio y antipatriótico el oponer obstáculos, á última hora y en los momentos de clausurarse el Congreso, á una convención preparada en tantas discusiones, dirigida con estudio serio y puesta, al fin, en condiciones de consultar la voluntad y los intereses recíprocos de ambos contratantes. Una consideración de alta política prescribía conformarse con la objeción: el ferrocarril central acababa de sancionarse mediante el mismo procedimiento; y el Senado, que con ánimo tranquilo y elevada imparcialidad ha atendido, por igual, á los intereses de todas las provincias, que son los intereses de la Nación, no podía, sin incurrir en clamorosa injusticia, obrar de diferente modo, en casos idénticos por su naturaleza. En consecuencia, aprobó por una gran mayoría la siguiente proposición, con la cual puso término al debate:

“Que aceptándose la objeción del Poder Ejecutivo al Proyecto sobre construcción del ferrocarril del sur, se sustituyan, en los artículos 32 y 34, respectivamente, el precio de diez millones de sucres—ó su equivalente de cuarenta millones de francos, incluso el cambio fijo de veinticinco por ciento,—al de nueve millones de sucres; el interés del siete por ciento anual durante treinta y tres años, al del seis por ciento en cincuenta años; y la explotación del ferrocarril y muelles por cincuenta años, á la misma, concedida por setenta y cinco años: “quedando subsistentes en todo lo demás los expresados artículos del proyecto”.

.....
Con esta resolución del Senado quedó definitivamente concluido el dilatado é importante asunto y fué devuelto al Poder Ejecutivo para la sanción Constitucional.....

.....
Quito, á 20 de Setiembre de 1890.

Por el H. Senado,

L. R. Peña.—A. Cárdenas.—Vicente Lucio Salazar.—A. P. Chaves.

La Cámara de Diputados protestó contra esta resolución del Senado, y el Ejecutivo pidió en nota del 13 de Setiembre de 1890, que se le remitiera la protesta para publicarla. (Anexo BB). Esto, el nombramiento del Presidente de la Sociedad liberal Dr. D. Luis Felipe Borja para abogado del Fisco contra la empresa del ferrocarril, el del Dr. Pablo Herrera, candidato del partido contrario para la Vicepresidencia que dignamente desempeña hoy, la conformidad con todos los dictámenes del Consejo, menos uno solo por las razones expuestas y por otra para la que se tuvo presente lo que manifestara en una ocasión, como Senador, el acreditado Ministro de la Corte Suprema Dr. D. Antonio Portilla (Anexo CC) y, en fin, todos los actos del Ejecutivo hablan más alto que las pasiones para atestiguar la rectitud é imparcialidad con que ha procedido.

Amigos y enemigos del contrato le han atacado á la par, como ha sucedido también con el del arreglo de la deuda, y este hecho indiscutible bastará por sí solo para la vindicación del Gobierno ante la Historia.

¿Qué reputación por inmaculada que haya sido respetaron en el solio de nuestra Patria los empozoñados dardos de la maledicencia? Calumnióse á Presidentes de proverbial pureza como Rocafuerte, á quien acusó D. Pedro Moncayo de monedero falso, y García Moreno á quien se imputó que ganaba 200.000 £ anuales en especulaciones con los Jesuitas del Napo.—El Gobierno ni recordaría tan ruines invenciones si no constaran del *Periódico Oficial*. Y porque no constan en éste, omite otras como la de 1868 cuando el terremoto de Imbabura, contra el esforzado varón cuyos grandes servicios á la Patria y á la humanidad quiso deslustrar la vil calumnia.....(Anexo DD).

¡Cómo no se clamó también contra el Gobierno del cual formó parte el Sr. Dr. Ponce, al principio como Subsecretario y después como Secretario de Estado, por la celebración del convenio Icaza-Pritchett del 21 de Setiembre de 1857 y por el otro "contrato de enagenación ó hipoteca" de las Islas Galápagos, que dijo el Senador García Moreno "estaba por consumarse!—; Á cuántas acusaciones contra la probidad de esa Administración no dieron lugar los arreglos con los acreedores británicos y la cesión de dos millones seiscientos diez mil doscientas (2.610.200) cuerdas cuadradas de nuestro territorio, entre ellas, las de los terrenos orientales en litigio con las Repúblicas vecinas, que contestaron con sendos decretos de declaratoria de guerra, (1) acompañado el uno del bloqueo de nuestros puertos durante trece meses! No fueron los menores de aquellos cargos los del H. Gabriel García Moreno, quien empleó en el Senado la palabra *defraudación*. (2)

[1] El Senado granadino autorizó al Ejecutivo, [que había objetado la enagenación de terrenos hecha en el arreglo Pritchett como "peligrosa á la nacionalidad americana"], para declarar la guerra al Ecuador el 17 de Mayo de 1858. Y aun el Gabinete de Santiago pidió explicaciones al de Quito en nota del 27 de Febrero de 1858.

(2) ".....El Ministerio no ha cumplido con sus deberes, ni ha correspondido á la confianza pública.....Se ha ocultado á la Nación el arreglo, en virtud del cual el Ecuador ha percibido únicamente los tres quintos de los intereses vencidos, como lo ha confesado ahora el Sr. Ministro; y se ha ocultado asimismo que los intereses se han pagado, no por el Perú, sino por nuestros acreedores ingleses, en virtud de un convenio que no ha visto la luz, y que por consiguiente, puede llamarse *secreto*. Aparece, pues, este pago, envuelto en sombras y misterios; y en cuestiones de Hacienda é intereses fiscales, las sombras y el misterio son los auxiliares indispensables de la DEFRAUDACIÓN. García Moreno.—[Senado.—Acta del 16 de Octubre de 1857].

Para las demás acusaciones del Sr. García Moreno en el Senado de 1858 á la Administración de que fué miembro el Dr. Ponce, véase el Anexo EE.

El Gobierno se limita á preguntar ¿los cargos formulados fueren justos ó injustos?

En cualquiera de los dos casos, parece que ello debería enseñar á los que formaron parte del Gobierno acusado entonces alguna mayor moderación al constituirse á su vez en acusadores, tanto más cuanto á los cargos aludidos hay también que agregar otros de orden constitucional, entre ellos la traslación del Gobierno á Guayaquil, y de relaciones exteriores por el desacuerdo con casi todas las Legaciones en Quito, la de España, Francia, Venezuela y muy especialmente con Nueva Granada y el Perú. La generosidad nacional perdona; pero la Historia no olvida; y la Historia ha señalado ya en páginas de duelo á los hombres que legaron éste al país con la guerra civil y la guerra extranjera, así como consagrará páginas diversas á los que sin desterrar, perseguir, ni ser la causa de una sola lágrima, han mantenido la República en sosegada paz y completo goce de las libertades legales.....

Por último, el Gobierno reitera el reto á sus difamadores, los emplaza ante los tribunales de justicia y concluye diciendo con el Presidente Núñez: "Cuando la lealtad así resplandece, la calumnia clava en vano, como la víbora en el acero, su diente en las reputaciones que le conviene arruinar. (1)

(1) Rafael Núñez.—*La Reforma Política de Colombia*.—Pág. 183.

DOCUMENTOS ANEXOS A LA REFUTACION.

Publicase antes de los documentos la siguiente nota por su importancia excepcional; pues manifiesta la razón por la que el Sr. Presidente del Consejo de Estado no pudo firmar hasta Febrero del presente año, el acta del 18 de Marzo de 1890, de cuya no publicación se queja el Dr. Ponce en su folleto de 1891. [Véase pág. 3 de la Refutación].

República del Ecuador.—Quito, Febrero 18 de 1892.—H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior.—Como he estado en el campo, tarde recibí la estimada de US. H. fecha 12 del presente. Dígnese, pues, disimular mi tardanza en contestarla.—Lo que ha ocasionado la falta de mi firma en el acta del Consejo de Estado de 18 de Marzo de 1890, consiste en lo que paso á expresar: En el juicio de contrabando seguido contra D. Manuel Yépez Terán, por haber destilado aguardiente en su hacienda de Puebloviejo, sin que antes hubiese obtenido la debida patente, se pronunció sentencia absolutoria por el Tesorero de Hacienda de la provincia del Carchi; la cual sentencia fué confirmada por el empleado de igual clase de la de Imbabura. Elevada en consulta al Consejo de Estado, como lo prevenía la ley entonces vigente, el H. Consejero nombrado para que emitiera su informe, fué de dictamen que debía revocársela. Grave cosa pareció al Consejo revocar dos sentencias conformes por el mero informe del Consejero que lo emitió, por respetable que conceptuó el parecer de éste. Me encargó, pues, á mí el estudio del expediente para resolver el asunto en otra sesión. Todos estos particulares constan en el acta de 19 de Febrero del mismo año de 1890.—Con efecto, en la expresada del 18 de Marzo el Consejo de Estado se ocupó en el asunto, y negando el informe del Sr. Dr. Abel Herrera confirmó la sentencia consultada. Sin embargo, como no le parecieron bien los fundamentos de la sentencia de primera instancia, á que se refiere la de segunda, quiso que simplemente se dijera: “No existe el contrabando por el que se ha seguido el presente juicio contra Manuel Yépez Terán. En su virtud se aprueba la sentencia consultada”. Esta resolución y el informe del Sr. Dr. Herrera no constan en el acta á que se refiere la nota de US. H.; razón por la cual no la he firmado antes; pues no podía autorizar un documento incompleto.—Creo que en la noche del 9 de este mismo mes ya me vió el Sr. Dr. D. Honorato Vázquez también con el fin de que firmara la dicha acta; pero le hice la misma observación que hago ahora á US. H., y quedamos convenidos en que una vez que se llenen las partes que se encuentran en blanco la firmaría. Me observó, eso sí, el Dr. Vázquez, que el expediente de donde debía copiarse el informe negado no existía en su poder, siendo probable que tuviese en el mío. Así ha sido la verdad: lo he encontrado entre mis papeles, y juntamente con el libro de actas se lo remito á US. H., para que tan luego que se llenen las faltas que quedan puntualizadas, SE ME DEVUELVA EL LIBRO, Á FIN DE FIRMAR EL ACTA.—En cuanto al hecho de haberse tanto tiempo conservado en mi poder el expediente espero que me lo disculparán S. E. el Presidente de la República y US. H., pues no tenía motivo alguno para creer que yo debía tenerlo. Cierto que se me lo entregó según resulta de la también citada acta de 17 de Febrero; pero claro se está que lo devolví cuando en la de 18 de Marzo se negó el informe y aprobó la sentencia consultada. No sé con que fin me lo haya vuelto á enviar: talvez con el de que redactara la sentencia en los términos que quedan puntualizados; pero sea con el que hubiere sido, lo seguro es que no se me lo entregó á mí en persona, y de ahí proviene el que haya yo ignorado que existiera en mi poder.....

Pedro José Cevallos.

ANEXO A.

Informe del ex-Jefe de Sección Sr. Andrés Casares.—Dos causas del retardo en la publicación de las actas, el primero proveniente de los mismos Consejeros en devolverlas á las Secretarías, y el segundo del recargo del *Diario Oficial*, manifestado por el Director de la Imprenta de Gobierno repetidas veces.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Tungurahua.—Ambato, á 20 de Diciembre de 1891.—H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior.—Hoy me dice el Sr. D. Andrés Casares lo siguiente:—"Tengo á honra remitir á US. el informe que me pide en su oficio de ayer y que se dignará transcribirlo al H. Sr. Ministro de lo Interior.—Por orden del Sr. Dr. D. Honorato Vázquez, Secretario del H. Consejo de Estado, se enviaba á los Sres Consejeros apuntamientos de las discusiones relativas al Ferrocarril del Sur, á fin de que cada uno de dichos Señores—que habían tomado parte en aquéllas—los llenaran con su razonamiento; y, como era natural, había algún retardo en devolverlos á la Secretaría: retardo que venía á ser gran obstáculo para despachar tan luego como se deseaba las copias que el Consejo, ordenó que se confirieran al Consejero Sr. Dr. D. Camilo Ponce; pero aun así, tanta era la solicitud por cumplir lo ordenado que al amanuense del Sr. Dr. Ponce le consta que al mismo tiempo que el del Ministerio copiaba en el libro respectivo el borrador de las actas, se permitió una vez que también aquel las copiase para que así pudiera llenar más pronto su cometido.—La demora en publicar las actas es una consecuencia necesaria de lo antedicho, y á esto se añade que el Director de la Imprenta de Gobierno cuando yo le exigía que inmediatamente las publicara, contestó—en presencia del Sr. Dr. Vázquez—que la abundancia de materiales que le habían dado para el *Diario Oficial* le impedía cumplir estrictamente lo que con instancia y frecuentemente le reclamaba. Y esto lo dijo no una sino repetidas veces.—Me parece que he informado fielmente sobre los dos puntos que contiene el telegrama que á US. ha dirigido el H. Sr. Ministro de lo Interior.—Lo que he expuesto es lo único que puedo aseverar en obsequio de la verdad.—Dios etc.—Andrés Casares".—Lo que transcribo á US. H. refiriéndome á su telegrama de ayer.—Dios guarde á US. H.—*Rafael Sevilla*.

Es copia.—El Jefe de Sección, *Bernardo Cabezas*.

ANEXO B.

Informe del actual Jefe de Sección D. Antonio José Quevedo.—*Memorandum* del Excmo. Sr. Presidente de la República que ordenó la publicación inmediata de las actas del Consejo de Estado, en especial las relativas al ferrocarril.

Sr. Subsecretario del Ministerio de lo Interior y Secretario del H. Consejo de Estado;

Hasta el 28 de Agosto último en que por renuncia del Sr. D. Andrés Casares me hice cargo de la Sección de Relaciones Exteriores, adscrita á la Secretaría del Consejo de Estado, dedicado enteramente á los trabajos de la laboriosa Sección de lo Interior y Obras Públicas, no tuve conocimiento de los importantes asuntos que se dilucidaban en esa H. Corporación.

Respecto á las actas del Consejo no leí las anteriores á las del 3 y 6 de Julio, cuyas pruebas corregí en los primeros días de Setiembre, y que se publicaron en el N.º 362 del *Diario Oficial*, fecha 12 del mismo mes.

La 1.ª sesión del Consejo á que asistí fué la del 24 de Setiembre, pero ni en ésta ni en las posteriores se trató de materia conexcionada con el contrato del Ferrocarril del Sur; y así, no teniendo oportunidad de estudiar los antecedentes de este asunto, seguí ignorando que el Consejo había acordado en la sesión del 1.º de Julio que se publicaran sus actas.

Lo vine á saber el 20 de Octubre por un *memorandum* de S. E. el Presidente de la República, contraído á ordenar terminantemente la publicación de las actas

del Consejo de Estado y en especial las relativas al contrato del Ferrocarril del Sur, pero no en el *Diario Oficial*, sino aparte. Como durante esos días no asistía U. á todas las sesiones del Consejo por hallarse ocupado en otro trabajo de carácter internacional, manifesté dicho *memorandum* al Sr. D. Carlos Pérez Quiñones, á quien se le llamaba para que supliera á U. en la Secretaría del Consejo.

El Sr. Pérez Quiñones me dijo entonces que las principales actas relativas al Ferrocarril del Sur estaban ya publicadas. Llevé esta respuesta al Sr. Presidente de la República y le expuse, además, que para dar cumplimiento á la disposición del *memorandum* era preciso tener un amanuense dedicado al efecto ó recargar demasiado el trabajo de los oficiales y amanuenses, quienes lo tienen abundante y convenientemente dividido.

En vista de esas razones dispuso el Sr. Presidente de la República que el Sr. Ministro de lo Interior las expusiera al Consejo de Estado para ver si éste insistía en que se publicasen las actas. Enteré de ello al Sr. Ministro en la sesión de 27 de Octubre: mas como la levantó muy pronto el Sr. Ministro Fiscal de la Corte Suprema—que la presidió—por tener, según dijo, muchas ocupaciones para ese día, no hubo lugar á la exposición del Ministro de lo Interior.

Por no haber habido nueva resolución, dados los antecedentes que he expuesto, ha quedado sin oportuno cumplimiento el expresado *memorandum* que confirma el acuerdo del Consejo de Estado respecto de la publicación de sus actas.

Dejo así emitido el informe que U. se sirvió pedirme; y con distinguida consideración y aprecio, me suscribo de U. obsecuente S. S.

Antonio José Quevedo.

Quito, 16 de Diciembre de 1891.

ANEXO C.

I

Nota del Sr. Ministro de lo Interior del 14 de Abril de 1864 que manda levantar sumario y hacer pesquisar en forma legal sobre el intento de atribuir al Gobierno de reconocer el Imperio de Maximiliano con dictamen del Consejo.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de lo Interior.—Quito, á 14 de Abril de 1864.

Sr. Juez Letrado de Hacienda de esta provincia:

El 11 de Enero último se sometió al Consejo de Gobierno una consulta del Encargado de Negocios del Ecuador en México sobre si podría reconocer al Gobierno de la Regencia en caso de desaparecer el constitucional de la República y de que el pueblo mexicano adoptase voluntariamente esta forma de Gobierno; y aunque en esta materia no hubo por parte del Ejecutivo el designio ni la disposición de reconer el Imperio que se quiere establecer en esa importante porción del Continente americano, no han faltado individuos que, con miras siniestras hubiesen levantado la calumnia de que el Gobierno ecuatoriano había querido reconocer el Imperio con dictamen del Consejo de Gobierno. A fin, pues, de que se descubra el autor de tan inicua imputación, se servirá U. levantar el correspondiente sumario y hacer la pesquisa en forma legal.

El Sr. Gabriel Jesús Núñez, Jefe de Sección del Ministerio de lo Interior, apenas habían transcurrido tres ó cuatro horas de la sesión que tuvo el Consejo de Gobierno, oyó al Señor Dr. Pedro Fermín Cevallos que le habían dicho que en el Consejo de Estado se trató con acaloramiento sobre el reconocimiento del Imperio en México. La declaración de estos dos Señores podrá servir de dato para descubrir al autor de la imputación calumniosa hecha al Poder Ejecutivo.

Dios guarde á U.—*Pablo Herrera.*

Nota del Encargado de Negocios de Colombia en que expresa el deseo de que *para bien y honra del Gobierno* se dé publicidad en el *Periódico Oficial* al acta del 11 de Febrero de 1874, la que sin embargo no hizo publicar el Presidente García Moreno.

Legación de los Estados Unidos de Colombia en el Ecuador.—Quito, Junio 12 de 1864.

El infrascrito, Encargado de Negocios de los Estados Unidos de Colombia, tiene la honra de devolver á ese Ministerio el sumario seguido para descubrir el autor ó autores de una falsa imputación hecha al Supremo Gobierno del Ecuador, manifestando: que lo que han aseverado en dicho sumario los Sres. Antonio Gómez de la Torre y José Subía, es lo mismo que con algunos incidentes más y algunos incidentes menos tuvo el honor de referir el que suscribe al H. Secretario, en la conferencia oficial que le provocó Su Señoría á este respecto.

Por lo demás, el infrascrito no tendría por su parte inconveniente alguno en que dicha conferencia se redujera á protocolo diplomático, y PARA BIEN Y HONRA DEL GOBIERNO DEL ECUADOR DESEARÍA TAMBIÉN SE DIÉSE PUBLICIDAD EN EL *Periódico Oficial*, EL ACTA DE LA SESIÓN DEL 11 DE FEBRERO ÚLTIMO en la que el Consejo de Gobierno se ocupó del expresado negocio; pues el infrascrito se atreve á creer que éste sería el mejor modo de poner en claro los hechos que acaso se hayan ofrecido desfigurar con siniestras miras, captando la correspondiente venia de Su Señoría al permitirse hacerle esta indicación.

Con sentimientos de señalado aprecio se suscribe el infrascrito del H. Sr. Herrera atento, obsecuente servidor.

M. M. Castro.

Al H. Sr. Secretario de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador.

ANEXO D.

Respuesta del Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador en 1858 al Ministro del Perú, sobre que los trabajos de la Legislatura han impedido la publicación del discurso de recepción de dicho Sr. Ministro en más de veinticuatro días.

El Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador tiene la honra de contestar la nota verbal, que con esta misma fecha se ha servido dirigirle al Excmo. Sr. Ministro Residente del Perú, acompañándole la respuesta al estimable despacho de S. E., fecha 23 de Octubre último, respuesta que ha sufrido un involuntario aunque no muy notable retardo, por motivos más poderosos que los que obligaran á S. E. á retardar también por diez y seis días la réplica que ha creído conveniente hacer á la nota oficial de este Ministerio datada en 7 del citado mes.

En cuanto á la hiriente reconvencción que se ha permitido hacer el Excmo. Sr. Cavero, pidiendo que se le informe sobre "si el periódico oficial se ha suprimido, pues siendo el órgano de las recepciones oficiales de los Ministros extranjeros y en que suelen insertarse los discursos, ha visto con asombro que en más de VEINTICUATRO DÍAS NO SE HA PUBLICADO EL DEL INFRASCrito (el Excmo. Sr. Cavero) y esto sin embargo de habersele llevado hace veintiún días la prueba para corregirse", se ofrece desde luego la observación de que el reclamo referido no puede ser la materia de una nota verbal. Sin embargo pasa el Ministro que habla por el sentimiento de recordar al Excmo. Sr. Cavero, que aun en el supuesto de que realmente se hubiese *suprimido* el periódico oficial ó de que el Gobierno del Ecuador no hubiese tenido á bien hacer la publicación cuya falta extraña S. E., NO HABRÍA TENIDO DERECHO, como no lo tiene ningún Agente diplomático extranjero, y menos haciendo uso de la ironía, PARA DIRIGIR LA INUSITADA RECONVENCIÓN á que se contrae el presente capítulo. Bajo este concepto y sin que se crea que los miembros del Gabinete ecuatoriano renuncien á los miramientos y consideraciones que tienen derecho de recibir del Excmo. Sr. Cavero, puede

asegurar el Ministro que habla que un acontecimiento tan imprevisto como inevitable proveniente de los trabajos de la actual Legislatura, y no la supresión del periódico oficial, ha entorpecido el movimiento de la Imprenta de Gobierno, y ha impedido por lo mismo que el discurso pronunciado por el Excmo. Sr. Cavero el día de su presentación oficial, vea la luz pública, como lo verá muy luego en las columnas de *El Seis de Marzo*.

A. Mata.

ANEXO E.

Importantes documentos desde 1869, cuya publicación se omitió involuntariamente en su tiempo y se ha hecho en la actual Administración.

1º El protocolo sobre el Archipiélago de Galápagos (que menciona el texto) en que se confuta la calumnia levantada al Gobierno de haber querido enagenar las islas á los Estados Unidos:

2º El discurso de recepción del Ministro del Ecuador en la Casa Blanca de Washington el 25 de Marzo de 1870 y la contestación del Presidente Grant:

3º El decreto del Congreso de 1871 que aprueba los gastos suplementarios hechos por el Poder Ejecutivo en los años de 1869 y 1870:

4º El que concede á la Compañía nacional de transporte privilegio por 10 años para el servicio del Sur:

5º El que ordena el establecimiento de un puente en el río Chota:

6º El del Congreso de 1873 referencioso del de 1867, sobre condecoraciones que se concedan por el Sumo Pontífice:

7º El decreto legislativo del 7 de Agosto de 1885:

8º Los Tratados vigentes celebrados con la Gran Bretaña:

9º Los "Acuerdos Diplomáticos del Ecuador con el Perú y Bolivia sobre el reconocimiento de títulos profesionales", y que se publicaron en el *Diario Oficial* del 19 de Diciembre de 1891.

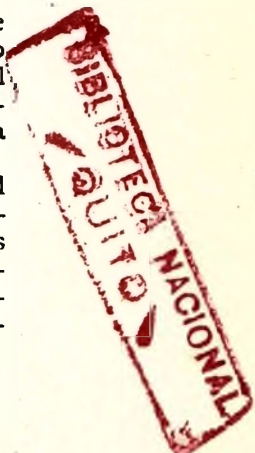
Después se irán dando á luz los documentos que resulten en igual caso, investigación que se ha ordenado hacer en cuanto lo permitan los urgentísimos trabajos necesarios para las Memorias del Congreso.

En el *Periódico Oficial* del 20 de Febrero último, al publicar algunos de esos documentos que antes de la actual Administración habían quedado inéditos, se lee lo que sigue:

"Con grande retardo se dá publicidad al Decreto Legislativo de 7 de Agosto de 1885, objetado por el Poder Ejecutivo con fecha 15 del mismo mes y año; porque registrada su publicación en el *Diario Oficial* de los años de 1885 y 1886 no se encuentra. Este descuido involuntario, hace que hoy se le dé cabida al referido Decreto en las columnas del *Periódico Oficial*". (Se refiere al Decreto sobre falta de cumplimiento en los deberes respectivos de los empleados ó funcionarios públicos).

Si la advertencia á que se refiere la pág. 5 del texto, patentiza el recargo de la Imprenta desde el mes de Enero del año de la reunión ordinaria del Congreso el 10 de Junio, ¡cuánto mayor no sería en Mayo de 1890 en que se reunió el Congreso extraordinario, y cuán infundada, por consiguiente, la queja del Sr. Ponce por la no publicación de su Informe, que, como se ha visto, quedó sin la firma del Presidente del Consejo hasta Febrero del presente año de 1892!

En el citado *Periódico Oficial* se publicó, á los quince días, la recepción del Ministro inglés Sr. Haggard, que tuvo lugar el 1º de Enero; pero el Gobierno cuidó de hacer publicar ese mismo día 1º de Enero dicha recepción y los discursos pronunciados en aquella ceremonia, sin que esto envuelva un reproche al Subsecretario del año 1858, Dr. D. Camilo Ponce, que indudablemente por causas ajenas á su voluntad no pudo, á los veinticuatro días, hacer otro tanto con el discurso del Ministro del Perú, motivando así la queja de éste.



ANEXO F.

Fin del acta del 1º de Julio de 1891.

.....
 A continuación el mismo Sr. Consejero dijo: "por la importancia del asunto en que hoy se ocupa el Consejo, ya también por la expectativa del público, pido que se publiquen las actas y se me confieran copias así del acta de esta sesión como de la anterior". El Consejo accediendo á lo pedido, acordó que en adelante se publicaran las actas, excepto las que, á juicio del Consejo, deban permanecer reservadas, y que se confieran las copias antedichas.—Terminó la sesión.—
 PABLO HERRERA.—*Carlos Pérez Quiñones.*

ANEXO G.

Documentos favorables al ferrocarril no publicados en el *Diario Oficial* ni aun en *El Telegrama*.

Señor General Francisco J. Salazar.—Telegrama de Riobamba, 9 de Mayo de 1891.—Las personas más notables me encargan suplicar á S. S. se digne comunicar lo que hay sobre ferrocarril del Sur. Existe terrible ansiedad por conocer última solución.—*Gobernador.*

Otro documento significativo que no se ha reproducido es el artículo publicado en la *Revista Municipal* de Riobamba de 22 de Noviembre de 1890, Nº 62, en que se dá cuenta del entusiasmo con que se recibió allí la noticia de haberse firmado el contrato del ferrocarril del Sur y de la reunión celebrada allí el 4 de aquel mes, en la que el Presidente del Senado Dr. Lizarzaburu hizo presente "los justos motivos del general regocijo con motivo de aquella nueva", así como y de los discursos que allí pronunciaron un Ministro y el Fiscal de aquella Corte Superior, Dres. Pacífico Villagómez y J. M. Banderas y el Juez de Letras, Dr. Ceferino González. He aquí el artículo:

A medida que las sociedades avanzan camino del progreso, la benefactora antorcha de la civilización, al par que haciendo luz en la inteligencia de los asociados, va prendiendo en sus corazones el cirio santo de cívicas virtudes. El pueblo que conoce sus derechos; el pueblo que respeta sus aspiraciones; el pueblo que sumiso agradece el beneficio que recibe y que vigoroso castiga los ultrajes con que se le denigra, habla muy alto en pro de su clara razón, de sus nobles sentimientos y altas virtudes morales. Una de estas pruebas, entre otras mil que tienen consignadas en la historia, acaba de dar Riobamba, el 4 de Noviembre de 1890, en las sencillas manifestaciones que voy á describir.

Estamos en el día 1º de los corrientes. Aquella dudosa ansiedad que experimentamos cuando nuestra felicidad ó desgracia dependen de ajena voluntad, empieza á enardecer el ánimo de los riobambeños, con la sola idea de que el día 3 debe ó no firmarse la contrata que llevará á cabo el trabajo del *Ferrocarril Nacional del Sur*. Pasa el primer día; el segundo crece la expectativa; llega en fin el designado día tres. Nadie piensa ni habla de otro asunto; acaloradas discusiones aquí y allá, conjeturas en pro y en contra: dudas, temores, esperanzas, he ahí la situación de un pueblo comparable á la del enjuiciado que ansía y teme al mismo tiempo escuchar el veredicto de sus jueces. Rompe por fin la densa penumbra de las oscuras sombras la alborada del cuatro. Su esplendente luz colora el límpido horizonte y á su presencia sola, es ya la expectativa más halagadora. Son las siete de la mañana; el telégrafo comunica favorable la venturosa nueva y la mano de la fortuna acaricia los corazones. El placer se desborda por todos los ámbitos de la ciudad; se echan á volar vocingleras las campanas en las torres; la población se

ostenta empabesada con el Nacional Estandarte; las bandas de música acuden á la plaza principal y prorrumpan en acordes de alborozo; todas las clases sociales acuden también con su contingente de alegría y al estruendo entusiasmador de salvas y *camaretas* se unen los vítores unánimes de la anhelante multitud. En medio de esta frenética algazara, y viviendo á los miembros de la Diputación del Chimborazo, se dirige el pueblo, encabezado por las autoridades de la provincia y lo más notable de su juventud, á la casa de habitación del Sr. Dr. D. Pedro I. Lizaraburu, Presidente del Senado en el Congreso de 1890, y dándole las gracias por la noble parte que había tomado para realizar la felicidad que sonreía á la provincia, regresa nuevamente á la plaza principal. Avanza las horas y el general humor progresa con notoriedad.

A la una p. m. el entusiasta cuerpo cívico, precidido por el Dr. Lizaraburu, el Sr. Manuel Lizaraburu Gobernador de la provincia, el honorable cuerpo de Ministros de la Corte y demás autoridades subalternas, ingresa en la casa municipal, seguido de innumerable pueblo.

Una vez allí congregados, tomando la palabra el Dr. Lizaraburu hizo presente los justos motivos del general regocijo y el objeto de aquella reunión, invitando á que todos y cada uno expusiera lo que tuviera por conveniente en tal solemnidad. En seguida tomando la palabra el Sr. Dr. Pacífico Villagómez, Ministro de la Excma. Corte Superior, dijo:

“Después de las luchas parlamentarias, á las que se dieron cita, no el egoísmo sino miras bien intencionadas de parte de los representantes de la Nación que se oponían á la empresa del ferrocarril de Sibambe, vemos por fin realizada una esperanza; pues no es otra cosa para mí que esperanza realizada el hecho de haberse firmado la escritura del aludido contrato. Todos vosotros sentís ahora que palpita de júbilo el corazón, porque columbráis, al través de la bruma de nuestra miseria actual, inmensos horizontes de color de rosa. Sí, el trabajo, el trabajo honrado que santifica al hombre, ofrece á nuestra juventud justo título para conquistarse un puesto digno en el campo de la propiedad, á donde no llegan los criminales sino con las manos tintas en sangre. Los estériles arenales, oprobio de los siglos cultos, que hoy circundan la ciudad, convertiranse después en bellísimos verjeles que brindarán á todos frutos abundantes, comodidad y bienestar. Enloqueceos de alegría, y tened presente que el acendrado patriotismo exige de nosotros eficaz apoyo á los empresarios que se proponen llevar á cabo obra tan colosal y superior á nuestras fuerzas. De esta suerte veremos bien pronto que nuestra modesta y hermosísima ciudad, adormida hoy en las faldas del Gigante de los Andes con el arrullo de sus genios silenciosos, se despertará lozana al bujido de la locomotora que nos traerá la riqueza y la civilización”.

Terminados los aplausos de la barra, tomando la palabra el Sr. Dr. Ceferino Rodríguez, Juez de Letras de la provincia, dijo:

“Pocas veces, Señores, se presenta una ocasión tan solemne en esta ciudad, como en la presente fecha, en que se anuncia el progreso nacional. *Si el Asia fue lo pasado, Europa es el presente y la América será el porvenir.* Hoy llenos de júbilo festejamos la feliz nueva de haberse firmado, en el último día del plazo, el contrato del ferrocarril de Guayaquil á Riobamba, discutido en el Congreso de 1890. Justo es, pues, que tributemos solemne homenaje à ese Congreso, que con patriótico anhelo ha contribuido por el engrandecimiento nacional, dándonos una verdadera arteria de circulación en su triple desarrollo físico, intelectual y moral; porque, Señores, en puridad de verdad, las vías de comunicación para un país, son lo que las arterias para la vida humana. Parece que nuestras lejanas esperanzas, que han preocupado los ánimos por mucho tiempo, van ya á realizarse en esta provincia olvidada en otros tiempos de darnos vías de comunicación. Merecen, pues, recompensa nacional los patriotas que han cooperado á la realización de tan grande obra. Describir los bienes que recibirá la Nación ecuatoriana con el establecimiento de la línea férrea, sería prolijo en este momento: su importancia es manifiesta, y la aprecian todos los que propenden al progreso de su nación. He dicho.”

Después de nuevos aplausos y de un momento de receso, salió la comitiva ordenadamente, y acompañada de las bandas de música hizo un paseo militar por las principales calle; de la población, paseo que terminó á las cinco p. m. De regreso á la plaza de la Catedral, haciendo alto ante el pabellón izado en la casa municipal, la banda de la ciudad entonó el Himno Nacional, á toda orquesta. Terminado éste volvieron á sonar estrepitosos vivas de entusiasmo, acallando los cuales, el Sr. Dr. José María Banderas, Ministro Fiscal de la Excma. Corte Superior, dijo:

"SEÑORES:

Los pueblos, así como los hombres, tienen sus momentos de justo regocijo, cuando después de prolongados días de amargura ven realizados sus deseos, en orden á su felicidad.

Cada uno de vosotros, estoy seguro, más de una vez habrá sentido las halagüeñas emociones por las que pasa el corazón al influjo de una esperanza seductora; pero también habrá palpado que esas emociones van siempre acompañadas de algún pesar que nos inquieta; pesar que es el fruto amargo de las decepciones y dificultades con que tropezamos á cada paso. Mas, cuando la esperanza se convierte en realidad, después de haber sido triste y tenazmente combatida; entonces el corazón goza, no cabe entre los estrechos muros que le aprisionan; y el alma parece que por el momento nos abandona para volar en alas del placer honesto hacia los pies del Supremo Dispensador de todos los bienes, á rendirle sus homenaje de gratitud.

Esto pasa hoy con vosotros, esto pasa conmigo. ¡Cuántos años hemos visto sucederse unos tras otros, sin que esta ciudad haya merecido señalar una fecha que fuera el principio de su felicidad! Puedo deciros que hasta hoy, si ha abundado en deseos de mejorar su abatida situación, han sido mayores las decepciones que la han contristado, porque se ha visto como hija á quien se le ha negado toda participación en los beneficios que los Gobiernos y las Legislaturas han acordado en favor de otros pueblos de la República. Hoy, gracias al Congreso Constitucional del presente año, sus esperanzas no serán un mito, mas sí la consoladora realidad. Hoy Riobamba mira hermoso y sin nubes el horizonte de su futuro engrandecimiento. No será ya la hija desheredada y sí la primogénita en el espléndido banquete del progreso intelectual al que le invita la civilización cristiana. He aquí, bien lo sabéis, la causa de tanto regocijo en todas las clases de la sociedad, y por qué el entusiasmo que no puedo sufocar, me ha puesto sin pensarlo, en el caso de dirigiros mi desautorizada palabra.

Firmada ya la escritura para la prolongación del Ferrocarril del Sur hasta esta ciudad; después de pocos años nos pondremos en contacto íntimo con nuestros hermanos de la costa, y veremos acortadas las distancias que nos separan de las naciones del viejo y nuevo mundo. Ahora sí habrán desaparecido las vociferaciones de los escépticos que no sólo dudaban, mas aun juzgaban *imposible* la realización de obra tan gigantesca. Ahora cuando los penetrantes rayos de la luz de la realidad hieran los ojos de los enemigos de nuestro progreso, conocerán que el patriotismo todo lo vence y todo lo alcanza.

Yo que con fe inquebrantable esperé que para el Ecuador le llegaría la época de su redención, quizá no seré testigo de los grandes beneficios que disfrutará esta ciudad que fué mi cuna, porque mi existencia declina rápidamente; pero aprovecharán de ellos mis hijos y esta juventud descollante y justamente altiva. Para ella, más que para la generación que llega á su término, se abren hoy las puertas del trabajo y de la civilización; y á ella cumple poner en práctica la nobleza de sus elevados sentimientos y su bien probado patriotismo, para que la provincia del Chimborazo, y señaladamente esta hermosa ciudad, ocupe en el mundo de las letras y el trabajo el distinguido lugar á que está destinada por Dios y por la naturaleza.

Caballeros, Viva el progreso! Viva el 4 de Noviembre de 1890!"

IX
ANEXO H.

Carta colectiva, (cuya respuesta, si la ha habido, no se conoce), dirigida por el Sr. Presidente del Senado y dos Diputados.

Al Sr. Dr. D. Camilo Ponce.—Quito.

Muy distinguido Señor:

Con motivo de un artículo publicado en el N.º 9 de *El Progresista* hemos leído con detenimiento el acta del Consejo de Estado en que constan los discursos de U. relativos al asunto del Ferrocarril del Sur. Prescindimos de entrar en discusión sobre las ventajas ó desventajas del contrato celebrado con el mandatario del Conde d' Okzsa, en comparación, ya con las propuestas del mismo Conde, ya con el contrato del Sr. Kelly. La presente carta sólo tiene por objeto volver por la honra del Congreso de 1890, del cual U. y nosotros fuimos parte. U, aunque con la salvedad de un "se dice", habla de cuentas "en que figuran partidas empleadas en prostituir la imprenta y comprar cooperaciones y votos".

Estamos convencidos, Sr. Dr. Ponce, que desde que existe la República no ha entrado hasta el día, para honra del Ecuador, en ninguna decisión legislativa voto alguno vendido; y U., Sr. Dr. Ponce, debió ver una prueba de esto en el Congreso próximo pasado, en el que con persistencia, y á pesar de su justo duelo, fué U. consultado y tomó parte, siquiera privadamente, en las discusiones y trabajos preparativos para acordar los términos del contrato *Okzsa*.

EL GRADO DE COHECHO Ó VENTA DE VOTOS, QUE EN PROPIO Ó AGENO NOMBRE HA LANZADO U. CONTRA LA ÚLTIMA LEGISLATURA, ES DE ESOS CARGOS QUE NO SE PUEDE DEJAR PASAR EN SILENCIO. SI U. LO SABE CON REFERENCIA Á OTOS, ES FORZOSO QUE U. NOS DIGA QUIÉNES SON LOS QUE LO DICEN. Y EN ESTO VA TAMBIÉN PARTICULARMENTE LA HONRA DE U., que es incapaz, como caballero y católico práctico, de buscar en un "se dice" la evasiva de dar pruebas de lo que afirma ó refiere.

Por el grande bien que la obra del ferrocarril debe producir en todo el país, y con cierta anticipación en la provincia en que hemos nacido y vivimos, tomamos con otros muchos miembros del Congreso, honrado y decidido empeño porque se celebrara el contrato *Okzsa*, sin descuidar por eso de poner condiciones, como la del art. 36 que exige la consignación de dos millones de francos, en *dinero efectivo*, para prenda que asegure la seriedad del negocio. El cargo de venta de votos, Sr. Dr. Ponce, es de tanta gravedad, que creemos que el Sr. Ministro de Justicia, el Sr. Ministro Fiscal de la Corte Suprema, en fin, la prensa y la Nación toda deben dar los pasos conducentes á inquirir y descubrir la verdad en este asunto, del cual está pendiente ahora la honra ó deshonor nacional, tocándole á U., distinguido Señor, los primeros y principales datos para tan importante pesquisa.

Con sentimientos de la más alta consideración somos de U. atentos y obsecuentes S. S.

P. I. Lizarraburu, Emilio Chiriboga, Pacífico Villagómez.

Riobamba, Agosto 24 de 1891.

ANEXO I.

Informe del Excmo. Sr. Vice Presidente sobre que el acta del 6 de Julio en que había omitido el escribiendo el último párrafo al copiarlo para el Dr. Ponce, SE PUBLICÓ EN EL *Diario Oficial* SIN OMISIÓN ALGUNA, (más de tres meses antes del folleto), Informe del Sub Secretario Pérez.

Quito, Enero 12 de 1892.

H. Señor Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior.—Contestando las dos respetables notas oficiales de US. H., contraída la primera, á pedirme que informe acerca del acta del Consejo de Gobierno que haya estado trunca ó desca-

balada, según se expresa el Sr. Dr. D. Camilo Ponce en el folleto que ha dado á la estampa con el título de *El Contrato d' Oksza ante el Consejo de Estado*, y la última, á que exprese cuál era esta acta, tengo la honra de exponer: que, aprobada el acta de 6 de Julio último con las rectificaciones y supresiones indicadas en el mismo Consejo de Estado, se trasladó al libro respectivo; mas el escribiente, al copiarla para el Sr. Dr. Ponce, había omitido el último párrafo; pero el acta se publicó en el *Diario Oficial* sin omisión alguna.—Con sentimientos de particular aprecio y distinguida consideración, soy de U. S. H., atento obediente servidor.—
Pablo Herrera.

ANEXO J.

Informe del Secretario del Consejo de Estado sobre la causa del retardo en las copias de las actas, el que en estas se dejaban la parte concerniente á los discursos de los Sres. Consejeros para que cada uno pudiese escribirlos allí.

República del Ecuador.—Secretaría del Consejo de Gobierno.—Quito, á 24 de Diciembre de 1891.

A S. E. el Sr. Presidente de la República.

Excmo. Señor:

Inaplazables tareas relacionadas con graves asuntos internacionales hicieron que V. E., para que yo las atendiese de preferencia, me exonerase de que interviniera en algunas de las que me correspondían en los asuntos de administración interna. Por esta razón no he asistido á varias sesiones del Consejo de Estado, ni me he entendido por completo en labores de mero servicio económico de oficina, como la de la publicación de las actas de esa Corporación.

Entre tanto, las actas de las sesiones (de 22 de Junio y 3 de Julio) á que asistí, referentes al ferrocarril del sur, están publicadas en los Núms. 349 y 362 del *Diario Oficial*. Respecto de la de 29 de Marzo de 1890, nada puedo informar porque no asistí á la sesión de esa fecha, ni intervine por las razones apuntadas, en lo relacionado con ella.

Respecto del acta "descabalada y trunca" á que se refiere el Sr. Dr. D. Camilo Ponce en la pág. 4 de su opúsculo *El Contrato d' Oksza ante el Consejo de Estado*, refiriéndose á las actas publicadas entre las que están aquellas en que intervine, no puedo dar ninguna explicación.

Respecto del retardo en las copias, hé aquí la explicación que puedo dar. A fin de procurar la mayor exactitud en la transcripción del debate concerniente á la importante materia del contrato sobre el ferrocarril, recuerdo que ordené al Sr. Casares, entonces Jefe de Sección adscrito á la Secretaría del Consejo, que preparara un resumen de la discusión, dejando en blanco las partes correspondientes á los discursos de los Sres. Consejeros para que cada uno de ellos pudiera escribir allí lo que hubiese dicho en el debate, disposición que, al efectuarse, produjo un retardo consiguiente á esa labor sucesiva y á la obra de coordinación posterior.

A fin de tener datos con qué satisfacer al memorandum de V. E. fechado el 16 de este mes, y no pudiendo responder de asuntos en que no he intervenido constantemente, he pedido informe á los Sres. Andrés Casares, ex-Jefe de Sección, y al Sr. D. Antonio José Quevedo, actual Jefe de Sección de este Ministerio, informes á los que me refiero y que van adjuntos.

Por lo demás, pueden informar á V. E., en lo que les corresponda, los Sres. D. Carlos Pérez Quiñones y Dr. Jacinto R. Muñoz que hicieron mis veces en la Secretaría del Consejo de Estado durante mis otras ocupaciones en el servicio público.

Honorato Vázquez.

ANEXO K.

Informe del Secretario privado de la Presidencia sobre la transcripción y versión de telegramas á los Agentes de la República en el extranjero.

En cumplimiento de lo ordenado por el Excmo. Sr. Presidente en memorandum de 28 del presente para que como Secretario de la Presidencia evacue informe oficial, acerca de la versión de los telegramas dirigidos por el Gobierno al Sr. Cónsul General D. Clemente Ballén, relativamente al contrato del ferrocarril del sur; tengo á honra exponer lo siguiente: 1.º La transcripción y versión de los telegramas á los Agentes Consulares de la República en Europa ha corrido á mi cargo, y se hacen generalmente en clave, por ser ésta la forma usual que consulta tanto la economía en el costo de trasmisión, como la reserva que requieren á veces los asuntos sobre que versan los telegramas al exterior: 2.º Dichas claves, se componen, como lo saben todos, de palabras ó frases convencionales, muchas de las que equivalen á una oración y á veces á períodos enteros, referentes á asuntos conocidos, de frecuente uso; de modo que muchas ó casi todas las palabras de la clave equivalen á oraciones elípticas, que al vertirla al lenguaje común, quedan sustituidas por la frase equivalente.

A esta clase pertenece la palabra adoptada en la clave con el Sr. D. Clemente Ballén, Cónsul General del Ecuador en París, referente al *depósito* de los dos millones de francos, que según el art. 36 del Contrato aprobado por el Congreso de 1890, está obligada á depositar la Compañía, como igualmente la palabra equivalente á *empréstito* de dos millones, las cuales anuncian cosas distintas.

He creído indispensable exponer estos antecedentes, á fin de que enterados de ellos quienes, como el Sr. Dr. D. Camilo Ponce, no tuviesen idea clara de lo que es la trasmisión de un cablegrama en clave, puedan apreciar en lo justo, lo que significa inculpación de haber puesto un *punto* donde no correspondía, en la versión de un telegrama de París, particular de que el Sr. Dr. Ponce ha enunciado entre los cargos que inculpa al Gobierno á fin de justificar, y que llama falsificación acaso con el propósito de excusar algún tanto la trascendental resolución que propuso el Sr. Dr. Ponce ante el Consejo de Estado, relativamente al contrato celebrado por el Congreso con el Conde Thadeé d' Oksza para la construcción del ferrocarril del sur.

Concretándome al telegrama de 1.º de Junio, cuyo punto al término de la frase que según el sentido de la oración lo requería, llama el Sr. Consejero Dr. Ponce *falsificación* de versión, proveniente de la "infidelidad de los telegrafistas ó de la torpe *inhabilidad del traductor*," (lenguaje acre propio del dogmatismo de quien presume de infalible); sin entrar en observaciones que pudieran justificar plenamente la colocación del punto al final de un período, que tanto el contexto del cablegrama, como el sentido gramatical lo comportan sin que su empleo arguya *mala fé ni torpeza* en el traductor, sorprende y pasma que el Sr. Dr. Ponce haya pretendido encontrar en la colocación de dicho punto nuevo fundamento á su proposición sobre caducidad del contrato del ferrocarril, lo cual venía sistemáticamente, procurando mucho antes de recibirse el telegrama aludido.

Parece que el Sr. Dr. Ponce según los términos en que se ha expresado en la sesión del Consejo de Estado del 6 de Julio, no desconoce las múltiples causas que puedan explicar las equivocaciones más ó menos comunes á que está sujeta la palabra *fugaz y volandera* que la *chispa eléctrica* trasmite *por los espacios*, y sin embargo de este adecuado concepto de que en circunstancia dada se sirvió para combatir la razonable proposición hecha por el H. Sr. Ministro de Instrucción Pública para adquirir certidumbre sobre la calidad del depósito, no ha tenido el más leve reparo en calificar de *falsario* ó de *estúpido* al traductor de un telegrama, por haber puesto un punto en donde ni el buen sentido ni la gramática lo excluyen. ¿Qué diría el Sr. Consejero y con qué términos suficientemente hijerientes calificaría á los expertos telegrafistas y transmisores de los cablegramas que vienen diariamente de Europa, donde á veces se encuentran frases y aun períodos que no bastarían á descifrar la exquisita suspicacia y pericia del mismo Sr. Dr. Ponce?

Y si esto pasa con bastante frecuencia en los partes transmitidos en lenguaje

común, ¿qué dificultades no ocurrirán en la versión de los que se transmiten en clave, en que abundan términos casi homónimos, y en que basta la supresión de un letra (cosa que acontece á menudo en el telégrafo) para darles distinta significación? No hace mucho la falta de una letra intermedia en una palabra, hizo que se tradujera por Cuerpo Diplomático el término que el Sr. Ballén había usado para significar cosa muy distinta, y que afortunadamente no se refería á ningún depósito ni empréstito en que hubiese que ver el Consejo de Estado.

Confío en que no habrá ningún ecuatoriano medianamente reflexivo que no haya desechado como pueril é inmotivado el clamor que el Sr. Dr. Ponce ha levantado por la supuesta falsificación del telegrama aludido, consistente en la colocación de un punto

Por lo demás me basta, en lo que respecta al cumplimiento de mis deberes como Secretario del Excmo. Sr. Presidente, el testimonio de mi conciencia y la significativa y lisonjera benevolencia con que el Jefe del Estado se ha dignado reconocer mis esfuerzos en interpretar su elevada política y la rectitud de sus procedimientos, que están muy por encima de la diatriba y malevolencia de gratuitos menguados adversarios.

Quito, Enero 30 de 1892.

Eloy Proaño y Vega.

ANEXO L.

Nota del Ministro de Hacienda en que expone las razones por las que debe reconsiderarse la moción aprobada por el Consejo de Estado el 1º de Julio de 1891, sobre que *había quedado resuelto el contrato.*

Sr. Secretario del Consejo de Estado.

Quito, Julio 6 de 1891.

El Presidente de la República dispone se llame la atención del Consejo de Estado sobre las diversas irregularidades de su dictamen del 1º del corriente.

Ante todo, cumple manifestar que si se pidió de parte del Ejecutivo la reconsideración del citado dictamen, fué sólo para evitar que el debate quedara cerrado; pero en concepto del Ejecutivo no es un caso de reconsideración; que no se ha dictaminado sobre lo que se sometió al Consejo, que fué el telegrama del Sr. Ballén del 26 de Junio. Este es el punto sobre el cual el Ejecutivo desea oír la opinión del Consejo.

En cuanto á la moción aprobada por el Consejo el 1º de Julio, el Ejecutivo se cree en el deber de manifestar las irregularidades de ella.

Principia la moción con estas palabras: "Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 5 del presente mes de Junio no haberse verificado el depósito de los dos millones de francos en el tiempo y en la especie de que habla el art. 36 del decreto de Concesión ha quedado resuelto el Contrato &c."

Luego el Consejo ha formado su dictamen basado únicamente en aquellos telegramas, pero no en el último, que, con fecha 26 del propio mes de Junio, fué dirigido por nuestro Cónsul General en París, calificándolo de suficiente, por contener la debida aclaración de las palabras oscuras de los telegramas anteriores, para disipar la duda que estas palabras habían engendrado en el ánimo del Consejo, y para que éste adquiriera la convicción de que el depósito había sido hecho en dinero efectivo. Pero como en el dictamen no se hace la menor mención de este último telegrama aclaratorio de los anteriores, es visto que se ha prescindido de él, razón por la cual pide S. E. que la ilustración del Consejo de Estado abra su dictamen sobre el contenido de este telegrama, esto es, si debe deferir ó no al juicio de nuestro Cónsul General y Comisionado Fiscal. Para lo cual S. E. cree también conveniente someter á la deliberación del Consejo algunas otras consideraciones consiguientes al caso.

En el precitado telegrama de 26 de Junio se dice: "certificados (del Banco

"Westendorf en Amsterdam, se entiende) declaran recibido en caja dos millones "francos á título de depósito, fianza de Compañía, &"

Esta frase técnica del lenguaje bancario significa, como otras (por ejemplo, consignados en caja dos mil pesos) poner en caja dinero efectivo. Por tanto, sin desatender esta significación, tan generalmente aceptada aun por los menos versados en aquel lenguaje, no puede negarse que el depósito fué hecho en dinero efectivo, aun cuando hubiera comunicaciones privadas de personas particulares que dijeren lo contrario, porque la hermeneútica, á la cual ajustan sus conceptos los ilustrados miembros del Consejo de Estado, especialmente en asuntos tan graves como el que nos ocupa, no permite dar preferencia á la palabra privada de un particular sobre la oficial de un empleado público de la honorabilidad y competencia del actual Cónsul General de la República en París. Mas, si á pesar de lo dicho, y por severidad excesivamente rigurosa, todavía subsistiese en el ánimo del Consejo la duda anterior, lo que exigen la prudencia y la honra nacional, empeñada en el contrato para la construcción del ferrocarril, es únicamente encargar al mismo Cónsul que dirija al Banco depositario la siguiente pregunta: "¿El depósito de los 2.000.000 de francos fué hecho en dinero efectivo?" y le exija que conteste *sí* ó *no*, porque esta respuesta, tan lacónica, como clara y decisiva, no dará lugar á ninguna duda ó interpretación. Y si la respuesta fuese afirmativa, ¿cuál sería el descrédito que acarrearía al Consejo de Estado y á la Nación el vergonzoso error de haber afirmado que el depósito no se hizo en dinero efectivo?

Igualmente inaceptable es el otro fundamento de la predicha moción: la extemporaneidad del depósito, porque, según los respectivos telegramas y comunicaciones recibidos de París, fué verificado dentro de los treinta días subsiguientes al en que se constituyó la "Compañía del Ferrocarril Nacional del Ecuador", plazo fijado en el art. 36 del citado decreto legislativo.

Pero suponiendo por un momento que, no obstante lo dicho hasta aquí, sea indudable el que la Compañía dejó de cumplir los deberes que le impone el citado art. 36, ¿podrá el Ejecutivo declarar por sí solo, resuelto el Contrato de que se viene hablando? Nó, porque, como parte contratante, no tiene facultad de decretar la resolución del contrato por ser bilateral; y porque infringiría el art. 37 del propio Decreto Legislativo, según el cual toda diferencia que se suscitase entre el Gobierno y la Compañía tiene de ser sometida á la decisión del Tribunal Arbitral que se ha de formar de los Jueces nombrados por los contratantes; sin esta previa decisión arbitral la declaratoria que expidiera el Ejecutivo no sólo no tendría valor alguno, sino que daría lugar, probablemente, á reclamaciones de la Compañía.

Mucho menos le sería lícito el ordenar la continuación del juicio arbitral, suspenso en virtud del inciso 2º, art. 4º del precitado Decreto Legislativo, como quiere el Consejo de Estado en su dictamen. Todo lo que debería hacer el Ejecutivo en el caso supuesto sería prevenir al abogado del Fisco que, por estar el contrato en el caso del citado inciso 2º proceda á entablar la acción que las leyes concedan al Gobierno; pero sin aducir como razón justificativa, la de que el contrato es inconveniente, porque esta calificación daría margen, especialmente en el exterior, á comentarios desfavorables á nuestro crédito, y porque la censura que va envuelta en tal calificación, recaería sobre el mismo Consejo de Estado, con cuyo acuerdo se hicieron las objeciones, y sobre el Senado de 1890 que las acogió, y expidió el Decreto Legislativo de 4 de Setiembre del mismo año.

Fundado S. E. en las razones que quedan expuestas, ha ordenado á este Ministerio que dirija á U. la presente exposición, para que el Consejo de Estado reconsidere su dictamen y aplaze su acuerdo definitivo para cuando reciba la contestación del Cónsul General del Ecuador en París á la pregunta que debe dirijírsele en los términos indicados.

Gabriel Jesús Núñez.

ANEXO M.

Notas del Ministro del Ecuador en Santiago, Don Antonio Flores, comunicando depósitos que hizo en el Banco Nacional de Chile.

Santiago, Diciembre 2 de 1868.

H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior y Relaciones Exteriores.

Señor Ministro:

En 24 de Noviembre fuí favorecido por la comunicación de US. H. del 28 de Octubre, en la que me previene que el Sr. Gobernador de Guayaquil girará á mi cargo por el monto de los 40.000 pesos ofrecidos al Ecuador por Chile, cuya suma pide US. H. á este Gobierno ponga á mi disposición.

Hízolo así en efecto de palabra el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de Chile en esta Legación el 26 de Noviembre, y al día siguiente por escrito en la nota que original remito á US. H. En conformidad recibí el 27 de Noviembre cuarenta mil ciento diez y ocho pesos cincuenta y ocho centavos (40.118,58), los que coloqué el mismo día en el *Banco Nacional de Chile* en depósito disponible á la vista, con el interés del 3 0/0 anual, acordado aquel mismo día por el Directorio, según consta del siguiente aviso publicado en todos los diarios de esta Capital y fijado además en un gran cartél á la entrada del Banco.

"AVISOS NUEVOS.—El Banco Nacional de Chile en Santiago abonará desde esta fecha los intereses siguientes por depósitos: á 6 meses 5 0/0 anual: á 3 meses 4 0/0 anual, á la vista ó en cuenta corriente 3 0/0 anual.—Santiago, Noviembre, 28 de 1868.—Alejandro Vial, Administrador".

No pudiendo como ve US. H., colocar el dinero sino á la vista, ó á tres, ó seis meses de plazo, no debí vacilar en colocarlo del primer modo, á fin de cubrir las letras que me anunciaba US. H. y que vinieron efectivamente en el vapor inmediato del 27 de Noviembre. Como fueron giradas á 30 días vista, en algunas obtuve descuento para pagarlas de contado. A los que quisieron descontar les dí *cheques* contra el Banco á 30 días vista para no perder los intereses de un mes, los que aunque cortos, no he querido menospreciar tratándose de un objeto tan sagrado como el de aliviar el infortunio. Adjunto una razón de los descuentos hechos, y acompaño, además, originales las letras canceladas con la expresión, en cada una de su respectivo descuento, cuyo gravísimo total importará poco más ó menos, 150 pesos, á los que hay que añadir 118 pesos 58 cs. que se me abonaron por la diferencia entre los 10.000 soles peruanos, y los chilenos. Liquidada la cuenta, después de hechos los pagos últimos, depositaré el sobrante á la orden del Sr. Gobernador de Guayaquil para que gire directamente contra el Banco por capital é intereses. Así he procurado hacerlo todo, con la mayor economía, aunque parece rayan en escrupulosa nimiedad.

Reciba US. H., etc.

Antonio Flores.

Santiago Diciembre 2 de 1868.

Señor Ministro:

El 29 de Noviembre recibí á nombre del Sr. D. José Orrego, Vicario Capital de La Serena quinientos pesos (\$ 500) en una letra á un día vista contra los Sres. Osa y C^{ta}; y al día siguiente mil pesos de Monseñor Rafael Valentín Valdivieso, Arzobispo de Santiago. Ambas cantidades son el producto de diversas obligaciones generosas hechas en obsequio de las víctimas del terremoto de Agosto. Hubiera remitido directamente esta corta suma, si US. H. no me manifestara en su comunicación del 4 de Noviembre que no conviniera hacerlo y que es preferible girar de Guayaquil sobre Chile. En conformidad deposité ayer esta suma en el *Banco Nacional de Chile* á la orden del Sr. Miguel Gar-

cía y disponible á la vista con el interés del 5 0/0 anual hasta el día que se retire el depósito á fin de que directamente y sin necesidad de la Legación (que para entonces puede haber cesado ó no encontrarse en Chile) gire el Sr. Gobernador de Guayaquil contra el Banco á la vista por el principal y los intereses. Al efecto, mando á esa Gobernación un certificado del depósito y una letra del Banco por los \$ 1.500 y sus intereses á fin que la venda en Guayaquil y remita á U. S. H. el producto. Lo mismo haré con lo que sobre después de pagados los 40.000 pesos. De esta manera se obvia toda dificultad y se evita que por esos giros dure más de lo necesario una Legación que debe suprimirse en el acto, que dejen de ser indispensables sus servicios.

Soy de U. S. H., etc.

Antonio Flores.

ANEXO N.

Capítulos de carta del Sr. Ballén al Jefe del Estado en favor del depósito y de la empresa en general.

París, 27 de Abril de 1891.

Excmo. Sr. Dr. Antonio Flores.

.....
 Cuando se creía que todo estaba arreglado para la inmediata constitución de la Compañía del Ferrocarril y que el asunto no dependía ya más que de ciertas formalidades legales, todo el edificio construido con tanto trabajo ha venido al suelo, por los ataques de que es objeto en la Bolsa la *Banque d'Escompte*. El crédito de este establecimiento está atravesando una crisis terrible y no es posible que en semejante momento encabece una emisión. Por consiguiente, Oksza ha resuelto dejarlo á un lado y formar la Compañía en Inglaterra.....

..... Como la emisión ya no puede hacerse en este mes, sino en el entrante, y como él quiere emplear el producto de ella de preferencia en los trabajos, desea no inmovilizar los dos millones de francos que tiene que depositar conforme al contrato y pide que se le permita hacer el depósito en bonos de la misma emisión. Esta solicitud es la que he transmitido á U. en el siguiente telegrama, que salió ayer:

Bolsa de París situación mala, peligrosa, Oksza insiste Ferrocarril del Sur siga adelante á toda costa. Comenzará á trabajar el Ferrocarril inmediatamente. Para todo dinero está ahora listo; pero insuficiente para depósito. Oksza pide U. permita depósito provisional en bonos empréstito Oksza en lugar de dinero hasta Congreso venidero. Si propuesta rechazada, no puede arreglarse el asunto. Aguando la contestación. Por el contesto de este telegrama, U. comprenderá que yo no soy más que el eco de Oksza y que él es quien habla. U. resolverá.

París, 29 de Mayo de 1891.

..... Oksza se mueve muchísimo para encontrar los dos millones de francos que debe depositar mañana, y me dicen que ya ha encontrado millón y medio..... Los bondholders, por su parte, le han declarado que nada firmarán antes de que haga el depósito. De esto depende, pues, todo por el momento.

París, 19 de Junio de 1891.

..... Veo todo lo ocurrido con motivo de la pretensión de Oksza de hacer el depósito en bonos.

.....Sabiendo de antemano el resultado de mis telegramas sucesivos, les dije que los despachaba para probarles mi buena voluntad para ayudarlos y que no haría ningún otro despacho sin pasar por un títtere. Ahora voy á comunicales lo que U. me dice: que me abstenga de pedir cosas ilegales. Ellos saben muy bien, sin embargo, que aunque existan entre U. y yo divergencias de escuela en política y en filosofía, estamos muy de acuerdo en que sin respeto á la ley no puede haber nada. U. lo llama una "tontería"; vanagloríese de ella, porque esa "tontería" es precisamente su más brillante timbre.....

.....Oksza tiene otra disculpa, que creo digna de atención. Dice que si la quiebra de Baring hubiese ocurrido antes de firmar el contrato, habría renunciado á él.

.....
París, 23 de Junio de 1891.

.....Dice Ud. que pretenden forzar la mano al Gobierno por medio de artículos de periódicos. Uno de esos artículos está en *La Nación* de 27 de Mayo que U. no había visto todavía. Allí se quiere forzar la mano, no sólo del Gobierno, sino del Consejo de Estado, confundiendo voluntariamente ó no, los bonos que va á emitir Oksza con los de nuestra deuda externa.

.....
París, 23 de Julio de 1891.

.....Oksza, después de haber pagado el cupón de los nueve millones y entendiéndose con los boldholders, para tener su camino limpio de toda maleza, está preparando activamente su emisión con una valentía digna de la mejor suerte. ¡Y á este hombre tan empeñado en su empresa, que no omite esfuerzo ni sacrificio, que da el ejemplo con su entusiasmo se le piden garantías! No lo comprendo..... No le han faltado tampoco contrariedades imprevistas, como la separación de la Banque d'Escompte y las dificultades que esta casa le ha promovido en los momentos en que más necesitaba de su cooperación pecuniaria.

.....
París, 18 de Agosto de 1891.

.....Veo que no he sido el único en hacer votos porque allá no sean exigentes. En el telegrama que el Sr. Lizaraburu dirige al General Salazar el 25 de Junio dice:

"En fin, le ruego que procure que el Consejo de Estado no precipite ninguna resolución adversa."

También dice: "Ambos asuntos son de tal importancia que nadie desaprobará que el Presidente cargue por lo pronto con alguna responsabilidad."—Lo que está de acuerdo con lo que dije á U. en mi anterior sobre la responsabilidad que pesa sobre U.

Hoy telegrafío á U.: "Recomiendo á U. evitar violencia hasta la llegada refutación.—Oksza siguiendo adelante"; porque tengo la esperanza de que las razones que doy en el adjunto oficio para el Ministerio de Hacienda producirán algún efecto. Que no se ocupen más de Oksza y lo dejen trabajar; estos negocios no se concluyen en veinticuatro horas.

.....
París, 30 de Agosto de 1891.

.....Es cosa muy curiosa que mientras Oksza está ocupado aquí tranquilamente en organizar el Comité de su Compañía con ciertos personajes ingleses;

de contratar ingenieros, constructores de máquinas y buques para tran portes; de preparar su emisión, demorada por la estación de vacaciones; de hacer aceptar por el Consejo de bondholders el arreglo hecho con el Comité; mientras hace todo esto, que no es asunto de veinticuatro horas, allá en el Ecuador todo es incredulidad y agitación.

.....
 ¿Por qué Oksza no renunció al negocio, me dice U., cuando quebró Baring? Lo ignoro; Oksza sólo podría decirlo; pero mi creencia es que teniendo él otros negocios de magnitud, no ha querido desprestigiarse. Creo que ya le he manifestado á U. esta opinión.

.....
 Cuando devolví á Oksza, espontáneamente y como era mi deber, los certificados que contenían la palabra "valeur" le dije en efecto la reemplazase por "cantidad." El suprimió una y otra. No quedaba observación que hacer ante una redacción tan neta.

.....
 La correspondencia por el cable es muy trabajosa y de allí vienen los quid pro quo.

.....
 Se me preguntó si yo había dado una declaración (ya U. habrá visto lo que fué la pretendida declaración). Contesté que no. Pero como en realidad existía un documento, que allá no tenían á la vista, no quise que pensasen allá que yo me equivocaba, y agregué resueltamente: "Para mí Oksza ha cumplido." Esto no podía tener por objeto imponer mi opinión; porque algunos días antes había dicho respetuosamente: "Hago votos." El Sr. Ministro no era tan dueño de no hacer caso de mi opinión, como yo de darla, y no encuentro motivo en esto para no quedar satisfecho.

.....
 París, 13 de Octubre de 1891.

.....
 Parece que el empréstito de Oksza está fijado para el 26 del corriente y que ya está suscrita la mitad. Me han dicho también que hoy ó mañana debe telegrafiar el Consejo de bondholders á Mr. Chambers que el arreglo de la deuda está aceptado. En el Directorio de la Compañía del Ferrocarril entra Mr. Leadesdale, hermano del Gobernador del Banco de Inglaterra. Estas son noticias que me vienen de diversos lados y de las que no tengo motivo de dudar hasta ahora, y que comunico á U. para no salir de mi costumbre; pero si todo esto es cierto, U. convendrá en que la empresa va tomando cuerpo.

ANEXO Ñ.

Ataque de la prensa contra el Presidente por no hacer el depósito como se le pedía.

LOS BONOS DE LA EMISION OKSZA.

.....
 Ahora que conocemos la letra de la proposición Oksza no se puede aplaudir la resolución del Consejo de Estado, que es más bien un campanazo dado para entorpecer las negociaciones entabladas en Europa sobre el asunto Ferrocarril, y para aplazar, Dios sabe hasta cuando el arreglo de la deuda.

En los mercados de Europa en donde Gobiernos como el Argentino y Guatemalteco persiguen y no logran negociaciones de crédito llenas de garantías hipotecarias, y hasta Gobiernos europeos como el Portugués y el de la poderosa Rusia no pueden realizar empréstitos que les son urgentísimos, mu-

cho es que el Ecuador que todavía no paga su deuda no haya sido rechazado de plano apenas habló de conseguir dinero para sus ferrocarriles.

Dificultades ha habido y se han ido venciendo á medida que se han ido presentando; pero ¿qué sorpresa para los negociadores, ver que allá, no obstante la crisis tremenda, se facilitan los medios de vencer obstáculos, y de aquí donde debemos propender á que no los haya, nada se hace en tal sentido y más bien se promueven excusas para no llegar al término que el país anhela como su segura salvación?

¿Quién podrá aplaudir la resolución del Consejo de Estado y menos decir que "ha servido para salvar el Ferrocarril del Sur porque si se hubiera aceptado el depósito en bonos el contrato habría caducado de hecho?"

Si el Consejo hubiere aceptado esa proposición con cargo de dar cuenta al Congreso, de dos cosas una: ó estarían ya muy adelantados los trabajos cuando las Cámaras se reúnan y entonces aprobarían lo resuelto en razón de sus consecuencias las más favorables, ó nada se habría hecho y entonces el contrato habría caducado doblemente; y como los Tenedores se comprometen á aprobar el arreglo de la deuda, se habría ganado la rehabilitación del Crédito de la República en que todos los ecuatorianos tienen que estar interesados, y la garantía se habría hecho efectiva con los bonos recibidos al tanto por ciento que ha reconocido la ley, teniendo desde luego eso menos que pagar el Tesoro á los acreedores ingleses.

El deber y el patriotismo nos parece que están sobre todo en estos momentos, en no crear obstáculos á la redención económica del país, quien no puede esperarla sino de la vuelta del crédito para su nombre en el extranjero, por el arreglo de la deuda, y de la construcción de ferrocarriles que pongan en comunicación rápida la costa y el interior.

Si nosotros mismos no damos pruebas de nuestra resolución de pagar á los acreedores y cuantas facilidades nos sean posibles á los empresarios de los ferrocarriles, el tiempo y los trabajos hechos quedarán perdidos y quien sabe hasta cuando el statu quo desesperante nos abrumará con amenazas de crisis comercial cada vez que lo único que tenemos que es la exportación del cacao, nos falte ó siquiera nos escasée por efecto de malas cosechas.

(De *La Nación* de Guayaquil, del 27 de Mayo de 1891.—Colaboración.)

LA GARANTIA.

Ayer mismo sin la negativa del Consejo de Estado, la construcción del Ferrocarril del Sur y el arreglo de la Deuda Externa habrían sido cuestiones definitiva y favorablemente.

Pero se ha preferido dudar ó simular la duda, y tras cada una de las estipulaciones á plazo perentorio como en una encrucijada esperar con la sospecha insidiosa y aun la afirmación gratuita, para herir á quienes el interés salva, por fortuna para nosotros, de un arranque de despecho que nos devolvería á nuestras mulas y á nuestro descrédito.

Ante tal actitud de deliberada y sistemática oposición, ¿qué debemos hacer los que sí tenemos fe en el porvenir del país y la eficacia de los elementos que recientemente se han acumulado para hacerlo próspero?

No cabe la discusión, desde que la sospecha no razona.

(*La Nación*, sábado 30 de Mayo de 1891.)

LA CAMPANADA DE ALARMA.

Pero en este caso la campanada de alarma de *El Telegrama*, sería cuando menos un hecho censurable y por consiguiente imperdonable.

Suponer fuera inspiración de S. E. aquella forma frívola y pueril en que se ha condensado tan importante cuestión, sería culparle de poca consideración á la opinión pública y entonces el país tendría derecho á exigir de S. E. más miramiento por los intereses de la Nación cuya gerencia se le ha encomendado; pero no cabiendo tal suposición después de las pruepas que viene dando de respeto á la opinión y de interés por el servicio público, no hay duda que esa irregularidad fué una lijereza imperdonable en un escritor que tiene á su cargo la dirección de un órgano de la importancia de aquel que dió la campanada de conflicto comprometiéndolo la seriedad misma del Gobierno cuya palabra interpreta y la cual debe aparecer en público revestida de toda la circunspección que caracteriza á uno de los más elevados poderes del Estado.

¿No podría el Sr. Director de *El Telegrama* calcular el alcance que contra los mismos intereses de la Compañía, y en consecuencia contra los del país debía tener esa noticia lanzada á los vientos de la publicidad en la forma frívola y trivial, sin un comentario, sin siquiera una explicación, en los momentos supremos del arreglo, y cuando parte de sus mismos intereses radicados en esta plaza podían ajustarse del expectro de frustrar muy atinadas y pacientes combinaciones?

(De *El Censor* de Guayaquil del 29 de Mayo de 1891.)

EL TRIUNFO.

Las dificultades que semejante anómala situación produjo para entorpecer ésta empresa en sus comienzos son muy fáciles de preever, y esas dificultades dieron alza al excepticismo prevenido contra ella para que soplara los vientos del desengaño en la concienciencia pública, como tratatando de influir en ella el fin de que la decepción popular elevara el desaliento á la altura y decayese el afán de los Poderes Públicos empeñados como nunca en su realización.

Y lo más raro, hasta el órgano semi-oficial eco de los sentimientos del Gobierno se dejó contagiar de *la peste* y largó al viento su campanada de alarma.....

De *El Censor* de 1º de Junio de 1891.

EL FRACASO.

¿De quién ha dependido el fracaso de esta colosal empresa?

Ha dependido del celo exagerado y de nimios escrúpulos de ios Poderes Públicos; de esos mismos que estaban llamados á allanar todo obstáculo y á cooperar á su más pronta realización.

..... Hoy el criterio público no se extravía fácilmente y juzgando con rectitud, descubre los móviles de la súbita evolución, y se sorprende de su debilidad, del carácter y del apocamiento de ánimo del Jefe del Estado que siendo como es el único gerente de la Administración pública, se haya dejado superitar por un cuerpo consulsivo que apenas tiene facultad de indicar ó aconsejar al Jefe del Estado, más no la de ejercer presión en su ánimo ni inmiscuirse en sus resoluciones.

El Sr. Dr. Ponce ha dejado pues con este acto constancia en los anales administrativos del predominio que ejerce en las decisiones del Consejo de Estado, éste de su arrogancia y el Jefe del Estado de su debilidad y estas tres circunstancias han obtado decisivamente en el fracaso.....

El Censor del 6 de Julio de 1891.

ANEXO O.

Informe del Ministro de Hacienda sobre varios puntos, entre ellos que el Banco del Ecuador no quiso recibir el depósito.

Excmo. Señor:

En los días subsiguientes al 4 de Setiembre de 1890, en que se sancionó el Decreto Legislativo aprobatorio del contrato para la construcción del ferrocarril entre Chimbo y Riobamba, hallándome en el Gabinete con V. E. y D. Marco J. Kelly, V. E. pidió mi opinión con respecto á la indicación hecha por el segundo Señor, relativa á que el depósito de los dos millones de francos se efectuara en uno de los Bancos de Londres ó de París, y mi parecer rotundamente opuesto, fué de que se hiciera en uno de los Bancos de Guayaquil, y lo fundé: 1.º, en que convenía que esa cantidad se importara á la República para dar vida al comercio que en esos días languidecía á causa de la escasez de capitales: 2.º, en que era mucho más ventajoso que la cantidad depositada estuviera en *nuestra casa* para un inesperado caso dado, proveniente de falta de cumplimiento: 3.º, en que, entablado pleito, por algún evento no previsto entre la Compañía europea y el Gobierno del Ecuador, éste llevaría la peor parte ó casi la seguridad de perderlo, si el depósito fuere hecho en cajas comerciales del antiguo Continente, habidos en consideración los vínculos de parentesco y amistad de los socios con familias de suposición, así como las relaciones comerciales y financieras de la Compañía; de suerte que contarían con las noventa y nueve probabilidades en su favor; y 4.º, en que no conocemos—á lo menos yo—las disposiciones de la Legislación inglesa ó francesa que rigen la Constitución y el recogimiento de depósitos, para asegurarse si se han llenado los requisitos legales en el que debía hacer la *Compañía del Ferrocarril Nacional del Ecuador* de la cantidad de 2.000.000 de francos, como garantía del cumplimiento de las obligaciones que le impone el contrato, de modo que el Tesoro pudiera hacer suya, en los casos previstos en éste.

En corroboración aduje el ejemplo que teníamos con las £ 9.391-7-10 que nuestro Agente Fiscal en Londres depositó en el *London Winmenster Bank*, inmediatamente después de suspendidos los pagos á los acreedores extranjeros en el año 1869, las que ni por haber muerto D. Cristóbal de Murrieta, se han podido retirar, pues este Señor decía que, según las leyes inglesas y la opinión de juriscultos de la Capital del Reino Unido, era requisito esencial la aquiescencia de los acreedores para que el Banco pudiera devolver el depósito, sin que hasta hoy en día hubiese podido el Gobierno recuperar esos dineros que un agente suyo colocó en dicho Banco, excediéndose á las instrucciones de su superior.

Cuatro ó seis días después y en presencia del H. Sr. Ministro de Obras Públicas, Dr. D. Francisco Javier Salazar, (Q. D. D. G.) se me volvió á pedir mi opinión y, por segunda vez, se la dí en los mismos términos, habiendo estado V. E. en una conmigo, por lo que se resolvió comisionar al Sr. Gobernador de Guayaquil para que proponga al Banco del Ecuador la recepción de los 2.000.000 de francos en depósito con un interés moderado.

La contestación que se recibió fué la de que se negaba el Banco á recibir esa cantidad, poniendo por razón que no tendría en qué emplear tan crecida suma.

Instruido de esta respuesta, en unión de las mismas personas arriba mencionadas, y trayendo á la cuenta que si el Banco del Ecuador se negaba, no obstante hallarse en mejores condiciones para recibir el depósito, no había fundamento de esperar aceptación del Internacional ni del de la Unión, convine en que podía hacerse dicho depósito en uno de los Bancos de Londres ó de París, porque de no depositarse la garantía en ninguna parte era preferible lo último.

Acogido esto por todos, á V. E. se le ocurrió la idea de obtener el objeto que en un principio tuve en mira—que ese capital viniera al Ecuador—proponiendo al Conde Thadee d' Oksza que hiciera un préstamo de 2.000.000 de francos, con hipoteca de la renta de la sal, los cuales se invertirían, exclusivamente, en los caminos de Ganquis á Babahoyo, de Azogues á Loja, de Alausí á Biblián y de Quito á Tulcán: así fué acordado, y aun entregué al Conde George de Swykowski una minuta de contrato para que lo remitiera á su poderdante.

De este proyecto se dió conocimiento al Sr. D. Clemente Ballén, y ese es el motivo de que en sus cablegramas habla este Señor de depósito y de préstamo de 2.000.000, porque entrambas operaciones eran objeto de arreglos en París.

Posteriormente y á fin de facilitar el depósito se instruyó al Sr. Ballén que diera de mano al préstamo, en la inteligencia de que cuando ya estuviese establecida definitivamente la Compañía, colocado el depósito y emitidos los bonos ferrocarrileros, podría reanudarse la negociacion del préstamo para las mencionadas obras públicas.

Desde entonces cesó mi intervencion en los asuntos relacionados con el Conde d' Oksza, puesto que la contrata para la construcción del ferrocarril entre Chimbo y Riobamba, con todas sus obligaciones, garantías y más incidentes eran de la privativa competencia del H. Sr. Ministro de Obras Públicas.

En la sesión habida por el Consejo de Estado, el día 1.º de Julio, no estuve por la mocion del Sr. Consejero Dr. D. Camilo Ponce: 1.º porque mi empeño era de que se preguntara por el cable y por medio de nuestro Cónsul General en París, si el *Banco Westendorf* habia recibido el depósito de 2.000.000 de francos en dinero efectivo, á fin de que hubiera un documento más fehaciente y más explícito que los cablegramas y cartas que se habian leído (asi lo dije antes de la sesión á algunos de los vocales); y 2.º porque la primera parte de la aludida mocion que quedó suspenso el 22 de Junio, tenía ciertos ribetes de resolucion que no de dictamen. Estas consideraciones hice presente el día 6 de Junio, como fundamento de mi negativa, cuando se reconsideró la proposición aprobada el 22 de Junio.

Dejo emitido, en estos términos, el informe que V. E. se sirvió pedirme verbalmente.

Quito, Enero 2 de 1892.

Gabriel Jesús Núñez



ANEXO P.

Autorización que confirió en 1872 el Sr. Presidente García Moreno al actual Presidente para contratar la construcción del ferrocarril y emitir bonos con el interés hasta del diez por ciento.

GABRIEL GARCÍA MORENO,

PRESIDENTE DEL ECUADOR;

A todos los que la presente vieren, salud:

Teniendo perfecta confianza en el Excmo. Sr. D. Antonio Flores, Ministro Residente en los Estados Unidos de América, hemos venido en autorizarle, como por las presentes le autorizamos, con pleno y especial poder para que, en calidad de Representante de la República, celebre un contrato para la construcción de un ferrocarril entre la parroquia de Sibambe y la de Yaguachi, poniéndose al efecto de acuerdo con el Sr. D. Enrique G. Mc. Clellan, Ingeniero Civil de la República, sin más restricción que para su definitivo arreglo tenga la aprobación del Gobierno del Ecuador.

Por tanto, mandamos expedir las presentes, firmadas de nuestra mano, refrendadas por el Ministro Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Obras Públicas, y selladas con el gran sello de la República, en Quito, á 18 de Diciembre de 1872.—G. GARCÍA MORENO.—*José Javier Eguiguren.*

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda y Obras Públicas.—Quito, á 18 de Diciembre de 1872.

Al Excmo. Sr. Dr. D. Antonio Flores.

Inconvenientes geológicos de gran bulto que se han presentado para la continuación de los trabajos de la carretera en los parajes cercanos á las playas del litoral y la considerable economía de tiempo y dinero en los gastos,

han decidido el ánimo del Gobierno para resolverse á construir un ferrocarril desde Sibambe hasta Pueblonuevo ó Yaguachi, único medio posible para salvar los obstáculos, facilitar el transporte, acortar las distancias y abreviar con menos costo la época de la conclusión del camino entre Quito y Guayaquil.

El decidido interés patriótico de V. E. por los adelantos de su patria es prenda segura de que V. E. cooperará con entusiasmo y actividad á la consecución de tan gran empresa, que en tiempos no lejanos ha podido estimarse como delirio. Sírvase, pues, V. E. provocar empresarios que acometan esta obra, ofreciendo de preferencia para el pago emitir bonos, con interés hasta de diez por ciento, solubles á los tres años, si el monto del valor de la obra llega á un millón de pesos fuertes: en seis años si llega á dos millones; y así sucesivamente, tres años por cada millón de aumento. Los intereses se pagarán por semestres.

El ingeniero Henry G. Mc. Clellan, que va á esa República mandado por el Gobierno, dará explicaciones acerca de la extensión y naturaleza del terreno, facilidad de proporcionarse madera incorruptible, recursos alimenticios, poblaciones inmediatas, etc., y lleva además instrucciones y poderes bastantes, para, de acuerdo con V. E., contratar empresarios ó, en último caso, todo el aparato concerniente al establecimiento de una vía férrea en el trayecto indicado.

Por separado tengo la señalada honra de remitir á V. E. los plenos poderes con que inviste el Gobierno á V. E. para la realización de este interesante y vital proyecto.

Dios guarde á V. E.—*José Javier Eguiguren.*

ANEXO Q.

Contrato con el Banco del Ecuador sobre un empréstito de £ 80.000 para la obra del Ferrocarril.—Memoria de lo Interior de 1875.

En la ciudad de Santiago de Guayaquil, á treinta y uno de Enero de mil ochocientos setenta y tres.....

Primera, el Banco del Ecuador suministrará á la Nación ecuatoriana, con el plazo de dos años á partir del primer desembolso, hasta el equivalente de ochenta mil libras esterlinas para la compra de los materiales necesarios para los trabajos del ferrocarril que se va á emprender en una parte de la carretera á la Capital, esto es, en el trayecto de Sibambe á Yaguachi:—Segunda, la compra de todos los materiales será efectuada por el Sr. A. Gonzales de Londres, en conformidad con las órdenes que le dé el Supremo Gobierno por conducto del Banco, y siguiendo las indicaciones que sobre el particular hará el Sr. Enrique G. M. Clellan, ingeniero civil de la República y comisionado actualmente para la compra de dichos materiales, y sobre los cuales cargará el Sr. A. Gonzales por comisión sólo el *tres por ciento*, en lugar del cinco por ciento, por obligarse el Banco á proveerlos de fondos oportunamente:—Tercera, el Banco del Ecuador llevará una cuenta especial con el Gobierno por este préstamo, la que será liquidada el treinta y uno de Diciembre de cada año, con intereses recíprocos á razón del nueve por ciento anual:—Cuarta, el Banco del Ecuador cargará á la Nación sobre el valor total de las facturas ó de cualquier otro desembolso que haga por esta cuenta, una comisión de *cinco por ciento*, y sobre los saldos que arroje la cuenta en cada liquidación otro *cinco por ciento* en compensación de igual comisión que tiene que pagar el Banco para usar de sus créditos en el extranjero, como tiene que hacerlo para celebrar el presente contrato:—Quinta, el Gobierno del Ecuador á nombre de la Nación, hipoteca á favor del Banco para el pago de esta cuenta, especial y señaladamente el veinticinco por ciento de los derechos de la Aduana de Guayaquil que corresponden al Tesoro, por todo lo que se importe y exporte, desde el primero de Enero de mil ochocientos setenta y tres. El cincuenta

por ciento del producto de las sales que se expendan desde la misma fecha de mil ochocientos setenta y tres, en las colecturías de las provincias del Guayas y Los Ríos, cuyas sumas serán entregadas al Banco en abono de esta cuenta, á medida que se vayan cobrando y desde el momento que este contrato sea elevado á instrumento público, *aun cuando el Banco no hubiese hecho desembolso alguno*, en cuyo caso reconocerá á la Nación el mismo interés del nueve por ciento anual que le cargará:—Sexta, si las ochenta mil libras esterlinas del empréstito no fueran suficientes para cubrir las cantidades que demanda la compra de los materiales para el ferrocarril, podrá el Gobierno disponer para este solo objeto, de sumas iguales á las que haya pagado por esta cuenta; de modo que, las ochenta mil libras del crédito, queden subsistentes en la parte necesaria para el objeto expresado únicamente y sólo hasta completar cuarenta mil libras:—Séptima, hasta que esta cuenta no haya sido cancelada, el Gobierno se compromete á no disponer de ningún cacao bueno de los diezmos, sino que todo lo pondrá á disposición del Banco para que sea remitido á los mercados de Europa á consignación del Sr. A. Gonzales y en las plazas que éste designe. La remisión del cacao se hará por vapores ó buques de vela, como más convenga, y es sabido que el Banco no se entenderá en el embarque ni en ninguna otra operación que no sea la de indicar el buque en que deba hacerse el embarque y de recibir el conocimiento firmado para enviarlo á sus agentes:—Octava, siendo una condición precisa de este contrato, de que tanto para la compra de todos los materiales como para la consignación de todo el cacao bueno que produzcan los diezmos, se ocupe el Sr. A. Gonzalez, *éste en caso de que se faltó á este compromiso, cargará su respectiva comisión*, como si una ú otra operación hubiese sido practicada por él:—Novena, el fletamiento de buques y los seguros marítimos, tanto por las remesas de materiales como por los envíos de cacao, serán efectuados por dicho señor que tratará de tener en esto, como en todas las operaciones, las mejores ventajas á favor del Fisco:—Décima, si al vencimiento del plazo de los dos años no estuviere cancelada la cuenta, el Banco continuará cargando los intereses respectivos y sobre los *salidos de cada liquidación el cinco por ciento convenido*. El Gobierno en ningún caso podrá disponer de los fondos hipotecados para la cancelación de la deuda mientras no haya sido completamente cancelada, aun cuando se haya vencido el plazo, pues el presente contrato tendrá fuerza obligatoria por todo el tiempo que el Banco sea acreedor de la Nación á consecuencia de este préstamo, y además se obliga también á destinar á ese pago todo el producto del ramo de carretera desde que el ferrocarril se halle concluído:—Undécima, de común acuerdo entre el Supremo Gobierno y el Banco, se da por cancelado el *crédito permanente* que éste le tenía *abierto para atender á los gastos de la carretera* á la Capital, según consta de la escritura otorgada en fecha cuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y dos, ante el Escribano de Hacienda Sr. Modesto Guzmán y Merizalde; y en cuanto al saldo que esta cuenta arroje á favor del Banco, el Gobierno ordenará su inmediata cancelación. Usted, Sr. Secretario, agregará las demás cláusulas de estilo para la perfecta validez de este contrato.

ANEXO R.

Plenos poderes al Ministro Flores para levantar un empréstito de tres millones destinados también al ferrocarril.

GABRIEL GARCIA MORENO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR;

A todos los que las presentes vieren, salud:

Habiéndonos investido la Legislatura de 1873 por decreto de 3 de Octubre, de la facultad de contratar un empréstito de cuatro millones de francos, y mereciendo nuestra entera confianza por sus honrosos precedentes, el Sr.

Dr. Antonio Flores, Ministro Residente de la República del Ecuador en los Estados Unidos de Norte América, hemos venido en autorizarle, como por las presentes le autorizamos con pleno y especial poder, para que, en nombre y representación del Gobierno ecuatoriano, contrate en Londres un empréstito de tres millones de pesos fuertes con el interés del seis por ciento anual, y emita los bonos correspondientes para la seguridad y pago del empréstito, ciñéndose á las instrucciones que con esta fecha se le dirigen por el Ministerio de Hacienda. En consecuencia, quedará perfeccionado dicho contrato, una vez que lo estipule, sin más requisito que para la emisión de los bonos inter vendrá el Sr. D. Aníbal Gonzales, Cónsul General de la República en Londres.

Dado en Quito, firmado de nues ra mano y sellado con el gran sello de la República y refrendado por el Ministro de Hacienda, á 4 de Julio de 1874.
—G. GARCÍA MORENO.—El Ministro de Hacienda, José Javier Eguiguren.

ANEXO S.

No fué 33 ^o/₁₀ de prima sino 49,25 ^o/₁₀ lo que se ofreció para conseguir el empréstito en 1874.

El Presidente dijo en su Memorandum:

“Prescindiendo del reembolso á la par en nueve años, y de los 60 francos de prima en cada frs. 437,50”. De esto saca el colega la consecuencia de que su defendido pudo también decir—“empréstito con prima de 33 ^o/₁₀”.

Contestamos con las palabras textuales del prospecto de la emisión para el ferrocarril del Sur, prospecto publicado en muchísimos diarios europeos, y que dice así:

“A ce prix l'intérêt sur le capital déboursé est de 6 ¹/₄ sans tenir compte de la PRIME de remboursement”.

“A este precio el interés sobre el capital desembolsado es de 6 ¹/₄ sin entrar en cuenta la prima del reembolso”.

El Sr. Flores usó, de consiguiente, la palabra propia; y si en vez de ella hubiera usado la de *descuento*, hubiese dicho no sólo un disparate de tomo y lomo, sino incurrido en una equivocación numérica que hubiera hecho reir al último dependiente imberbe de una casa de comercio que gira.

Muy distinto es decir “60 frs. de premio en cada frs. 437,50”, lo cual manifiesta á las claras que sobre el desembolso de 437,50 el tenedor de la obligación recibirá además frs. 60, que decir: “se contrata un empréstito con la prima del 33 ^o/₁₀”. En el caso v. gr. de proyectarse un empréstito de £ 1.500.000 con la prima de 33 ^o/₁₀, fácilmente podría comprenderse que se pensaba pagar las £ 1.500.000 y más la prima de 33 ^o/₁₀, ó sea £ 495.000, cuando la operación es completamente á la inversa; pues por £ 1.500.000 se recibiría £ 495.000 menos y se pagaría la suma originaria.

La palabra *prima* sería bien aplicada en un proyecto de emisión en que se dijera:

“Cada bono de £ 100 se vende á £ 67 y los tenedores tienen el derecho al interés del 6 ^o/₁₀ y más la prima de £ 33 en el reembolso á la par”; pero no sería el 33 *por ciento*, sino 33 sobre 67.

Prima es equivalente á premio y en términos bursátiles indica una cotización sobre la par.

Descuento es la reducción bajo la par y es nuestro caso desde que nuestros bonos se venderían *bajo la par* y no sobre la par; lo que implicaría decir que se debería pagarnos premio por nuestro papel.

El colega se imagina que es cuestión “de palabras” el decir “negociar un empréstito de tres millones de pesos con una prima hasta de 33 ^o/₁₀” en vez de “con un descuento” 33 ^o/₁₀.

Querido colega, ignora U. que la prima, viene á ser de 50 ^o/₁₀, cuando el descuento es la tercera parte, como debía serlo (salvo una fracción insignificante) en la operación de que U. trata, proyectada por el Sr. García Moreno?

Ya ve U. que "no es cuestión de palabras", como U. lo cree. Nosotros hemos preferido atribuir á un *lapsus calami*, lo que de otra manera hubiera sido grave error aritmético. Así no nos ha faltado alguna indulgencia.....

(De *El Telegrama* de Quito, N° Extr°, de 29 de Marzo de 1890).

PRIMA Y DESCUENTO.

Hé aquí algunos ejemplos del autorizado uso de los términos *prima* y *descuento* que damos por de pronto.

El financista J. Reinach en el *Dictionnaire des Finances*, del que ha parecido sólo el primer tomo que no llega sino á la letra *D*, trata incidentalmente de *primas* y *descuentos* en el artículo *Cours forcé*, extractado de una *Memoria* que fué coronada por la Academia de Ciencias morales y políticas. He aquí como emplea muy propiamente, y sin confundirlos jamás, los términos *descuento* y *prima*.

"En el momento de la revolución de 1848 el Banco de Francia no pudo satisfacer sino en parte á los pedidos de DESCUENTO del comercio.....

"El primer efecto del curso forzoso fué una alza considerable en el precio de los metales preciosos y de la moneda metálica. El 17 de mayo la *prima* cotizada por las piezas de 20 francos fué de 120 á 130 por mil.....

"En las épocas de crisis, los especuladores deseando aprovechar de la *prima* que se establece sobre los metales preciosos, recogen el numerario.....

"Solamente después de la guerra (de 1870) y al tratarse de pagar la indemnización de guerra, fué cuando la *prima* de la moneda metálica sobre los billetes de Banco se volvió momentáneamente alta.—El oro valió 25 % en Octubre de 1871, y la plata 4 % en Noviembre para recaer algunos meses después, el oro á una *prima* muy ordinaria".

J. Reinach.

(De id.)

ESTADO	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
oro	100	125	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
plata	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ANEXO T.

Lo que han impartido los empréstitos Hispanos-Americanos en Londres.

(De la obra inédita *Créditos y empréstitos hispano-americanos* por Antonio Flores).

XXVI

PAISES.	AÑOS.	MONTO DE EMISION.		PRODUCTO NETO.		GASTOS Y COMISIONES.	
Argentina.....	1824	£ 1.000.000...	— \$ 5.000.000...	£ 880.000...	— \$ 4.400.000...	£ 120.000...	— \$ 600.000...
Id.	1866	2.500.000...	— 12.500.000...	2.416.602.45	— 32.083.012.25	83.397-55	— 416.987.75
Id.	1871	6.122.400...	— 30.612.000...	5.984.646...	— 29.923.230...	137.754...	— 688.770..
Bolivia.....	1872	1.700.000...	— 8.500.000...	1.584.000...	— 7.920.000...	116.000...	— 580.000..
Colombia.....	1822	2.000.000...	— 10.000.000...	1.934.629...	— 9.673.145...	65.371...	— 326.855..
Id.	1824	4.750.000...	— 23.750.000...	4.503.750...	— 22.518.750...	246.250...	— 1.231.250..
Costa Rica.....	1871	1.000.000...	— 5.000.000...	800.000...	— 4.000.000...	200.000...	— 1.000.000..
Id.	1872	2.400.000...	— 12.000.000...	2.232.000...	— 11.160.000...	168.000...	— 840.000..
Chile.....	1822	1.000.000...	— 5.000.000...	671.000...	— 3.355.000...	329.000...	— 1.645.000..
Guatemala.....	1869	500.000...	— 2.500.000...	472.500...	— 2.362.500...	27.500...	— 137.500..
Honduras.....	1867	1.000.000...	— 5.000.000...	200.000...	— 1.000.000...	800.000...	— 4.000.000..
Id.	1869	2.490.108...	— 12.450.540...	2.218.033...	— 11.090.165...	272.075...	— 1.360.375..
Id.	1869	6.000.000...	— 30.000.000...	2.695.000...	— 13.475.000...	3.305.000...	— 16.525.000..
Méjico.....	1823	3.200.000...	— 16.000.000...	256.000...	— 1.280.000...	2.944.000...	— 14.720.000..
Id.	1864	8.000.000...	— 40.000.000...	173.731-23	— 868.656.60	7.826.268-77	— 39.131.343.8
Paraguay.....	1871	1.000.000...	— 5.000.000...	160.000...	— 800.000...	840.000-80	— 4.200.004..
Id.	1872	2.000.000...	— 10.000.000...	240.000...	— 1.200.000...	1.760.000...	— 8.800.000..
Perú.....	1822	1.200.000...	— 6.000.000...	120.000...	— 600.000...	1.080.000...	— 5.400.000..
Id.	1870	11.920.000...	— 19.600.000...	Por simple comisión.		427.800...	— 2.139.000..
Venezuela.....	1864	1.500.000...	— 7.500.000...	480.000...	— 2.400.000...	1.020.000...	— 5.100.000...

ANEXO U.

Aumento de riqueza que producen los ferrocarriles.

"Los ferrocarriles, dice Mr. W. H. Poor, la autoridad americana más competente en la materia, aumentan la riqueza, *casí más allá de todo cálculo*".—(Manual of Railroads).

Lo cual es mucho más cierto respecto de América que de Europa.

Cuando según Stuart Mill, después de muchos años de inútiles esfuerzos de Stephenson, se decidieron las ciudades manufactureras y progresistas del Reyno Unido á reemplazar las antiguas carreteras por un ferrocarril, al abrirse la primera línea, el tráfico se cuadruplicó, como lo atestigua el Dr. Lardner.

Prodigioso como parece este resultado, compárese con lo que otro escritor inglés, Kingsley, refiere del progreso americano.

Antes del ferrocarril de Denver había en las diligencias por término medio 30 pasajeros por semana; después ascendió á 25.168: 1.500 % de aumento. En Enero de 1871 había en Denver 5.000 habitantes: en 1873 de 15 á 20.000. En un país donde antes no había comercio por falta de vías de comunicación se transportaron 46.212 toneladas, y en el primer año (1872) el beneficio del ferrocarril fué \$ 106.194,98. En 1873 fué \$ 195.529,62.

(A. F.—*El Mundo Nuevo*.—Nueva York, Agosto 15 de 1875).

ANEXO V.

Nota del Director de Obras Públicas sobre el cargo que se le hace en el folleto del Dr. Ponce.

A S. E. el Presidente de la República:

La publicación del Sr. Dr. Camilo Ponce, "El Contrato d'Oksza ante e Consejo de Estado" contiene un capítulo sobre la Dirección de Obras Públicas que naturalmente habrá llamado la atención de algunos por la acusación que encierra y que está expresado en estos términos: *El Director de Obras Públicas abre y encabeza la marcha triunfal de mis contradictores; él con el prestigio de su falsa reputación de ingeniero consumado ha dado aliento y suministrado fundamentos á mis refutadores, y sobre él, más que sobre nadie recaerá la responsabilidad de haber precipitado al país en el abismo sin fondo, donde está á punto de sepultarse.*

No poco me he admirado al leer una acusación tan terminante y tan grave. No obstante fué mi primer pensamiento dejar pasar desapercibida la famosa acusación, no sólo por no encontrar mérito en ella, sino por parecer hasta inconveniente; pues con una contestación no se deshiciera.

En los veinte años que he tenido el honor de disfrutar de la hospitalaria acogida del Ecuador nunca he manchado mi pluma con una acusación ó alusión personal; pues no sólo no es cristiano, sino tampoco de educación y menos todavía de provecho para nadie.

Disuadíame además el actual estado de cosas en el que no puedo ni debo tomar parte y la naturaleza del sinnúmero de escritos que dan por el momento poca esperanza para una discusión racional.

Al fin me consuelan mi conciencia y mis rectas intenciones que siempre me han acompañado para trabajar en lo posible para el bien del país, y aunque hay quienes lo ignoran y otros que quieren ignorarlo, no faltan tampoco quienes sean testigos de este mi interés.

Que no tengo yo ciencia alguna. Sea, ni la he pretendido; pero que con los pocos conocimientos que poseo he podido satisfacer aún las no pequeñas exigencias del Sr. García Moreno por el tiempo de cinco años, es sabido; pero los tiempos cambiaron y con ellos las opiniones.

Todas estas razones que bastan para mí persona, parece, que no bastan para el público que bien puede sospechar que haya un fundamento positivo para la acusación plantada y por tanto me permito algunas observaciones.

En primer lugar no hay quién no se admire que sea yo acusado de la ruina del país. Quién jamás ha hecho caso de mí, sino ha sido para libremente criticarme, cuando en cumplimiento de mis deberes he tenido que informar sobre lo que me parecía para bien y adelanto del país, tocando quizás con intereses personales, que nunca se conforman con el bien público, conforme al proverbio: "que el interés particular es el mayor enemigo del bien público". Y todo el Gobierno y todas las personas sensatas é interesadas en el bien, otras de tanta prevención, no hubieran alzado la voz, tiempo há, para impedir tamaño mal? No es de creer. Cualquiera que lee la acusación aludida no dejará de sonreirse y de caracterizarlo como un rasgo retórico que era necesario por falta de verdad explícita; ¿yá qué fin?—Lo dejo al juicio de cada uno. Ahí están los informes y los hechos todos á la vista.

Ahora bien, ¿en qué consiste la ruina del país y cuál es el abismo al que le estoy precipitando yo? No está muy claramente expresado; pero tomaré el sentido que para mí es el más obvio. Según creo, el Sr. Dr. Ponce ha querido probar que siendo la empresa del ferrocarril más allá de ruinoso para el país recae sobre mí la culpa, ó de haberla promovido ó de haberla sostenido, aunque los arreglos de este negocio han andado camino muy diferente del de las publicaciones. Este punto merece algún examen. Si se pregunta la opinión pública creo que nueve décimos de los que conocen el asunto me acusarán de lo contrario, aunque en mis escritos se buscará envano una sóla palabra de aprobación ó de desaprobación; pues ni una ni otra me correspondió declarar. Más bien he procedido con demasiada reserva, donde quizás hubiera podido decir algo. ¿Y cuál ha sido la razón de mi reserva?

En 1885 el Poder Legislativo decretó la construcción del ferrocarril y es el Sr. Dr. Ponce, quien debe saber más que nadie cómo se efectuó esa contrata con el Sr. Marco Jameston Kelly.

Estaba yo entonces lejos de toda ocupación pública y lo he estado hasta el año 1889, cuando se me confió la Dirección de Obras públicas, y exactamente en ese año me tocó informar por deber sobre este asunto. ¿Y cuál era la posición que debía tomar? Creo que no cabe duda. Respeto como todo cristiano debe hacerlo la autoridad legítima en los actos que le corresponden y así es que debía respetar la contrata hecha con el Sr. Kelly por orden de un decreto legislativo y en efecto no me permití observación alguna; pero como se había acabado el término de la contrata, se ordenó de parte del Gobierno un examen, lo más prolijo posible, de la línea del ferrocarril que lo ejecutó el ingeniero Sr. Adolfo Géhin.

Era entonces que manifesté en mis informes ciertas dudas, para no extralimitarme, esperando las aclaraciones del caso de parte del Sr. Kelly.

En lugar de aclaración me tocó una publicación del Sr. Kelly en el N° 4 de *El Ecuatoriano* que debía haber sido contra el informe del Sr. Ponce entonces, pero que por prudencia se dirigió contra mí, comparándome de un modo ridículo con el *Douteur de Montaigne*. Tratándose de un asunto tan serio escribí una contestación que no se publicó por consejo de un amigo mío, persona grave; pero ahí está y en caso de necesidad se publicará.

La primera ingerencia mía fué un informe completo que se registra en la Memoria del Ministro de lo Interior y Obras Públicas de aquel año, el que se reduce á hacer comprender que la contrata hecha con el Sr. Kelly no se había cumplido.

No me tocaba entonces investigar, si la contrata estaba bien ó mal hecha, ó si el precio kilométrico era justo; sino sólo de examinar la ejecución de la obra conforme á las cláusulas de la contrata y á este respecto abundan los datos; pues hay el costo calculado por el Sr. Kelly, el que se calculó por el ingeniero Sr. Géhin y el que se calculó por el infrascrito, fundándose en las cláusulas de la contrata y en los trabajos ejecutados, en cuanto los datos la permitían. Con esto se acaba la historia del primer contrato, aunque no faltan pormenores que pudieran esclarecer el asunto, pero que no me tocan.

Ahora hay que recordar la segunda contrata, cuando todos me miraban con ojo siniestro, sospechándome enemigo de una nueva contrata.

Propuestas al fin las bases de una nueva contrata á la Cámara del Senado se pidió al Supremo Gobierno que tome parte para formularla. Fui destinado para

asistir á la Comisión nombrada por el Senado y bajo la Presidencia del Sr. Ministro de entonces, el General Francisco Javier Salazar (q. e. p. d.); se hizo lo posible para ver cómo obtener las modificaciones más favorables en pro de la Nación. Algo se obtuvo y no mucho, lo que comunicó el Gobierno al Senado, avisando que muy á pesar suyo había tomado parte en este asunto. Para que conste todo esto tuve que dar un informe que se publicó en 31 de Julio de 1890, antes de formularse la contrata.

En las deliberaciones del Congreso no tuve parte alguna y solo por petición de algunos compuse un cuadro general de los valores kilométricos de ferrocarriles, sin distinción alguna, por *no* creerlo importante, ya que había declarado ser necesario tener plano y presupuesto en tal asunto para apreciarlo justamente.

Hé aquí la parte que he tenido en la segunda contrata del ferrocarril del Sur, que se llevó á efecto por decreto legislativo, y por ser así, la respeto, tocando al Congreso venidero ó á personas que se creen llamados á esto anularla ó variarla con los fundamentos que para esto tengan.

Con estos pormenores está aclarado mi procedimiento de entonces y el que observé últimamente, y desvanecidos de antemano los cargos que gratuitamente se me han querido hacer. Falta sólo echar una mirada á estos cargos que son en consecuencia de dos informes míos. Conforme á la contrata hecha se debía prever su cumplimiento total para la entrega de los dos millones de francos estipulada en ella y supe que de ésto se trataba en el Consejo de Estado; pero ni de lejos pude sospechar ni sospeché que ésta era la ocasión para discutir sobre el valor kilométrico del ferrocarril de Chimbo á Sibambe y Riobamba, y en efecto ¿á quién se había de ocurrir, de recojer de los libros el precio kilométrico de un ferrocarril determinado, cuando sólo el estudio, y como lo había dicho el plano y presupuesto deciden sobre esto?

Algo vergonzoso me parece que se hayan hecho tantas publicaciones sobre este asunto y muy bien dicho lo que publicó, no se cuál diario de Guayaquil, que estamos ahogándonos en un vaso de agua. Mande la Compañía ó el Supremo Gobierno Ingenieros competentes al efecto y muy pronto conoceremos el precio kilométrico tan discutido.

Antes de tener, por tanto, conocimiento del particular me dirigió V. E. la pregunta sobre si era excesivo el precio kilométrico del ferrocarril del Sur y cuáles eran los precios de semejantes ferrocarriles.

Qué pude y qué debía contestar? Lo mismo que había informado para la Memoria del Sr. Ministro; ¿y cómo dar datos, aunque sólo aproximados para un caso particular, donde faltaba plano y presupuesto y falta hasta ahora? Si el Sr. Ponce dice que los trabajos de los empresarios del ferrocarril del Sur fueron prolijamente inspeccionados por el Ingeniero Sr. Adolfo Gehin, lo sabemos; pero que esto haya podido servir como fundamento para el precio kilométrico no es cierto. ¿Acaso no se observó por el Ingeniero y por esta Dirección que la parte más difícil se había dejado sin trabajarla y que no existía ni sendero por donde pasar?

Aunque hubiera conocido el informe del Sr. Ponce sobre el precio kilométrico, no por esto habria cambiado de parecer; pues atrevimiento hubiera sido fijar un dato en este caso particular; y en este sentido acompañé el cuadro general de valores kilométricos, que estaba ya en manos de muchos desde el tiempo del Congreso, sólo para hacer notar las grandes diferencias que muestran, que no por libros, sino sólo por un estudio práctico puede fijarse el precio kilométrico en un caso dado.

La misma opinión ha tenido el Sr. Ponce de mi informe al declarar: "que el Sr. Director nada de sustancia ha dicho en su informe".

¿De dónde ahora esa exaltación y dónde está mi culpa? Si la prensa se ha exaltado no puede ser por no haber nada de sustancial en mi informe, y será quizás por lo que ha dicho el mismo Sr. Ponce.

Lo que toca al fin á mi informe sobre la publicación oficial hecha en Norte América con relación al examen que está haciéndose por el Sr. Shunk en la meseta interandina para construcción de un ferrocarril, no veo cómo se puede tachar. El asunto es de interés y creo que un dato particular dado al Sr. Dr. D. Pedro Manuel Pérez, no destruye el dato oficial enviado por el Ingeniero á Norte América. ¿Y si hay error, dónde está?

Que el dato no está conforme con los cálculos del Sr. Ponce es patente; pero que sea falso hay que probarlo, cuando sean del dominio público los por menores de los estudios que están efectuándose.

A esto debo limitar por lo pronto mi contestación y añado sólo que tengo por erróneo lo dicho por el Sr. Ponce y paso por alto las muchas apreciaciones injuriosas que se ha servido hacerme.

Quito, Diciembre 27 de 1891.

J. B. Menten, Director general de Obras públicas.

ANEXO X.

Contrato con los Sres. Zegers y Ghorring.

El Congreso de la República del Ecuador:—Vista la proposición de los Sres. Luis F. Zegers y Herman Gohring para construir una línea que, partiendo de la orilla del Guayas al frente de la ciudad de Guayaquil, termine en la ciudad de Quito Decreta

Art. 5º.—Los proponentes construirán la línea por cinco millones de pesos, pagaderos en veinticinco anualidades de á doscientos mil pesos, y por el derecho de explotar la línea por su cuenta y en su beneficio durante treinta años.....

Art. 12.—El Gobierno facilitará á la Empresa el ferrocarril de Yaguachi á Chimbo, durante los cuatro años de plazo, para la construcción del de la estación de Guayas á Quito, para la conducción de todos los materiales sin gravamen alguno para ella. Terminada la línea férrea, el Gobierno entregará á la empresa, también sin gravamen alguno para ella durante el plazo concedido para su explotación, la mencionada línea de Yaguachi á Chimbo.—Cornelio E. Vernaza.—Luis F. Zegers.—Testigo, Rómulo S. García.—Testigo, Rafael N. Terán.—Testigo, Nicanor Correa.—Ante mí, Francisco Valdez, Escribano público.

El Ocho de Setiembre.—Periódico Oficial.—Quito, sábado 4 de Diciembre de 1880.—Nº 174.

ANEXO Y.

Comprobante oficial del error en que incurrió el Sr. Dr. Ponce al sostener por la imprenta en 1890 que había un sobrante de \$ 200.000 en favor del Gobierno en sus cuentas con el Banco del Ecuador.

PRUEBA CONCLUYENTE.

(Editorial).

El H. Sr. Ministro interino del Departamento de Hacienda ha presentado á S. E. el Jefe del Estado, un bien meditado y concienzudo informe, con el objeto de esclarecer los infundados cargos hechos al Supremo Gobierno en el artículo publicado en el Nº 6º de *El Fénix*, con el título de *Situación fiscal*.

La Nación conoce á la fecha el contexto de los documentos oficiales procedentes de la Superintendencia de Aduanas, en que con la precisión y autenticidad de los números, se fija el saldo que por anticipos de 1889, el Gobierno quedó debiendo el 31 de Enero al Banco del Ecuador, saldo que asciende á \$ 271.974.04 cts., deducidas las sumas entregadas al mismo Banco por quincenas atrasadas. Por donde se ve que en vez de tener el Gobierno el alcance de \$ 200.000 en su favor, como equivocadamente se había creído, tiene en su contra la respetable suma arriba apuntada. Con lo cual quedó confutado el primer cargo, sin que sea dable oponer en contrario observación alguna.

Quedaba por esclarecer el otro doble cargo sobre la remisión que se inculpa al Gobierno en el cobro de otros \$ 200.000 á que era acreedor por alcances de cuentas, según lo aseverado en el mencionado artículo, suscrito por el Sr. Dr. D. Camilo Ponce; y el informe á que nos referimos lo esclarece con tan copiosa luz, que después de recorrerlo: creemos no habrá nadie que no reconozca lo aislado del cargo y su ningún fundamento.

El Sr. Ministro examina el cuadro de los alcances publicado por el mismo Gobierno en Mayo de 1888, sobre cuentas fiscales, á que pudiera haberse aludido para formular el cargo que refuta; y en el que figuran \$ 161.256.70 en favor del Tesoro nacional, cuya suma añadida á la de presuntos alcances posteriores pudo inducir á que se fijase en \$ 200.000 el saldo disponible para el Gobierno.

En vista de aquel cuadro la Administración pasada había dirigido una circular en que se prevenía la inmediata recaudación de esas sumas; pero ni aun entonces pudo cumplirse esta orden, porque como el cuadro no había sido exacto, muchos rindentes protestaron ante el Tribunal de Cuentas, y en consecuencia hubo que deducir de los \$ 161.256.71 c. el monto á que subieron las justas reclamaciones; y además \$ 32.000 adjudicados de esos fondos al Colegio Nacional de Guaranda, según decreto legislativo de 8 de Octubre de 1880.

Explica en seguida la práctica observada en las Tesorerías, donde se toma cuenta de las sentencias condenatorias, figurando el saldo á favor del Fisco, como si fuese existencia real; pero como los tesoreros no corrijen esas partidas cuya recaudación no puede verificarse sino después de que los deudores hayan deducido sus respectivos reclamos, viene arrastrándose anualmente en el balance del año, de lo cual cree el Sr. Ministro depender el que los Sres. Gobernadores, consecuentes con la orden impartida al respecto por el Ministerio, han fijado los alcances de cada provincia; al cerrar los libros de 1889 de modo que el total de alcances arroja la suma de \$ 97.895 81 c., según las actas de clausura consultadas por el Sr. Ministro informante.

Para mayor abundamiento copia el H. Sr. Núñez la nota dirigida por el Ministerio al Presidente del Tribunal de Cuentas, el 14 de Febrero del presente año, á fin de obtener el cuadro exacto de las cantidades que hubiese que cobrar, procedentes de alcances por sentencias del Tribunal hasta el 31 de Diciembre de 1889, con deducción de las sumas reclamadas por los rindentes con ocasión del cuadro publicado en el N^o 419 de *El Nacional* de 1888 y los pagos verificados de entonces al presente. Esta providencia y las exitativas oportunamente hechas á los Gobernadores á este respecto manifiestan que tampoco ha habido incuria en el Ministerio para la recaudación de los susodichos alcances.

Además comprueba hasta la evidencia el Sr. Ministro que ninguno de los cargos formulados en el artículo aludido, tiene el carácter de exactitud que se ha creído, pues el Gobierno ha puesto la debida solicitud en hacer que se practique puntualmente la liquidación de las quincenas de la Aduana y se proceda á la recaudación; y al efecto, hasta removió al empleado remiso que había causado el atraso, hoy subsanado.

En cuanto á la censura sobre inoportuna abolición del diezmo; las razones aducidas en el informe, demuestran que el Ejecutivo procuró oportunamente que se consultara adecuadamente el fondo que debía asegurar el reemplazo de la *sustitución*, á fin de que la reforma "no tuviera las consecuencias que hoy se ven, y entonces no fueron previstas por quienes rechazaron todo avenimiento".

Recomendamos la lectura de este documento oficial cuya síntesis hacemos, á fin de que vea la verdad y conozca la inculpabilidad del Gobierno, respecto de los infundados cargos hechos en el artículo *Situación Fiscal*.

(*El Telegrama*, N^o 190 de 29 de Mayo de 1890).

ANEXO Z.

Fragmento de la Memoria de Relaciones Exteriores de Colombia que rectifica el error del Sr. Ponce al contradecir en el Senado el Mensaje del Presidente sobre que Colombia tenía \$ 3.120.000 en circulación en moneda de níquel.

MONEDAS DE NIKEL.

El artículo 11 de la ley 124 de 1887 limitó á \$ 3.500.000 la cantidad de monedas de níquel que el Gobierno podía introducir y poner en circulación en el curso del presente bienio, incluyendo en dicha suma lo antes omitido, lo existente en depósito y lo pedido al exterior hasta la fecha de la expedición de la ley.

He aquí el monto de las monedas de níquel introducidas en la República hasta el 8 de Mayo del presente año:

Enviado de Nueva York en monedas de dos y medio centavos desde el 3 de Febrero de 1881 hasta el 8 de Mayo de 1884.....	\$ 350.000
Enviados de París en moneda de dos y medio centavos el 25 de Febrero de 1886.....	300.000
Enviado de Nueva York en monedas de dos y medio centavos, desde el 18 de Agosto de 1885 hasta el 29 de Marzo de 1887.....	850.000
Enviado de Nueva York en monedas de cinco centavos desde el 8 de de Julio de 1886 hasta el 8 de Mayo de 1887.....	1.620.000
Total.....	\$ 3.120.000

La precedente cuenta ha sido rectificada cuidadosamente, trayendo á la vista todas las facturas originales.

Bogotá, 20 de Junio de 1888.

Carlos Martínez Silva.

ANEXO AA.

Protesta del Sr. Conde d' Oksza por la devolución de los certificados,

Calle de Beaune, 22.—París, 27 de Julio de 1891.

Señor Cónsul General del Ecuador en París.

Señor Cónsul:

Creo de mi deber y derecho protestar del modo más enérgico contra la apreciación del Gobierno de Ud., acerca de los certificados del depósito de caución.

Estos certificados son conformes al contrato no sólo á mi juicio sino también al de los jurisconsultos más eminentes de Francia.

Me permito suplicar á Ud. se sirva transmitir esta protesta á su Gobierno, y expresarle al mismo tiempo que, apoyado en mi derecho, procedo á la emisión de las obligaciones de la Compañía del Ferrocarril Nacional del Ecuador, reservándome reclamar del Gobierno del Ecuador el reembolso de todas las pérdidas y perjuicios que podrían sobrevenirme á mí y á la Compañía, á consecuencia de los obstáculos que en la ejecución de mi contrato pudiese oponer dicho Gobierno.

Reciba, Sr. Cónsul General, la expresión de mis distinguidas consideraciones.

(Firmado) *Th. d' Oksza.*

Es copia.—El Jefe de Sección de Relaciones Exteriores, *Antonio José Quevedo.*

ANEXO BB.

Carta del Presidente de la República al Ministro de Hacienda Francisco Campos.

Quito, Enero 16 de 1890.

Rolando
917

Me he enterado de la nota que, con fecha de antier, dirigió á U. el Sr. Cónsul Chambers, como representante del Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros en Londres, y quedo impuesto del deseo que expresa U. en ella, de saber "antes de someter sus propuestas, mi opinión á este respecto; porque si bien no puede aceptar variaciones en lo tocante á la conversión, es muy posible que el Sindicato consienta, por su parte, en las modificaciones que me parezcan necesarias."

A. Flores.

ANEXO CC.

Nota del Ejecutivo á la Cámara de Diputados de 1890, pidiendo remita, para publicarla en el *Diario Oficial*, la protesta contra la resolución del Senado que sustituye el precio de diez millones de sucres al de nueve millones.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de lo Interior.—Quito, á 13 de Setiembre de 1890.

Señor Secretario de la Cámara de Diputados:

La protesta de la H. Cámara de Diputados sobre el contrato del ferrocarril del Sur, no se ha publicado aun por no haberlo U. remitido.

Dígnese U. hacerlo para que salga á la luz pública como la contrapropuesta de la H. Cámara del Senado.

Dios guarde á U.—Por ausencia del H. Ministro de lo Interior el de Instrucción Pública, *Elias Laso*.

Policía

República del Ecuador.—Secretaría de la H. Cámara de Diputados.—Quito, á 15 de Setiembre de 1890.

H. Señor Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior.

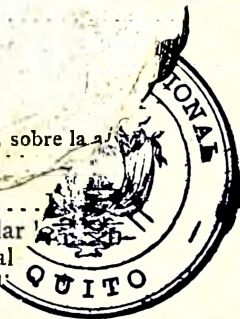
Como no hubo moción ni orden alguna para que la protesta de esta H. Cámara se publicara fuera del acto respectivo, creía que solo debía publicarse de ésta manera, razón por lo que no me he apresurado á enviar á US. H. la mencionada protesta para su publicación. Con todo, si US. H. juzga conveniente hacerlo de otro modo, la remitiré gustoso cuanto antes.

Dios guarde á US. H.—*Joaquín Larrea L.*

ANEXO DD.

Dictamen del H. Senador Portilla en el Congreso de 1885, sobre la adición al contrato Kelly.

Sesión ordinaria del 29 de Julio de 1885. Se acordó que se pudiese entablar la base 24^a, que en ningún caso se aceptaría la adición tal como la hizo ver el Sr. Portilla. La acción diplomática se entablaba en virtud de muchas de las reglas del Derecho Internacional, y no en virtud de las leyes propias de una Nación, las cuales GUAYAQUIL.



de "La Nación", Malecón. núm. 7.
(Ciudad-Vieja.)

1891.

NI EL MISMO SR. KELLY PODRÍA RENUNCIAR LA PROTECCIÓN DE SU GOBIERNO. El H. Casares contestó que la cláusula añadida no significaba sino el compromiso del contratista de no recurrir á su Gobierno, para que éste entable el reclamo diplomático. Con esta explicación se aceptó la susodicha cláusula. (Diario de los debates del Congreso Constitucional de 1885.)

ANEXO EE.

da.
del
pósit
el 8

Calumnias contra el Sr. García Moreno.

Véase *El Joven Liberal* de aquella época. Por no haberse podido conseguir la *Refutación victoriosa* del Sr. García Moreno, no se publica en este anexo, para lo cual estaba destinado.

desde el
Er
Febrero
F
desde
E.
8 de de

ANEXO FF.

Cargos del Sr. García Moreno á la Administración de que fué miembro el Sr. Dr. Ponce.

Sesión del 27 de Octubre de 1858.—El H. García Moreno: "... aunque no hay temores de guerra, aunque se arranca por la violencia la propiedad de los ciudadanos para equipar y sostener un ejército innecesario, se negocia actualmente aquel empréstito con los Estados Unidos, dándose por hipoteca el Archipiélago de Galápagos. Las consecuencias de tal empeño son claras é inevitables.....

La p
todas las
Sí, Señores, el tráfico del territorio nacional para adquirir una ingente suma, destinada á enriquecer á los autores de tan inicuo plan, hé aquí la verdadera constatación que se prepara en el interior, hé aquí la guerra extranjera que amenaza nuestra nacionalidad, hé aquí la clave que descifra todos los enigmas y aclara todos los misterios de la conducta del Gobierno. ... Para traficar con nuestro territorio se requería autorización suficiente: para obtenerlo era preciso un pretexto plausible, bien facil de inventar.....; y para formalizar el contrato, iniciado actualmente en Guayaquil, se necesitaba trasladar allá el Poder ejecutivo para suscribirlo en secreto y sin que nadie pudiese comprenderlo. Por lo se ha hablado de una guerra que no se ha de hacer: por esto se han obtenido autorizaciones que no se debieron pedir: por esto se han ejercido y se siguen ejerciendo facultades que, según el art. 74 de la Constitución, no se pueden conservar: por esto el ciego empeño, el misterioso afán por trasladar la Capital á Guayaquil, punto no mencionado en la autorización concedida: por esto en fin, la violencia difunde la miseria y la alarma por todos los ángulos de la República. ¿Y podríamos ser espectadores indolentes de los males que afligen actualmente al país, y de los mayores que se le preparan para el porvenir?.....

Protesta de

Sesión del 29 de Octubre.—El H. García Moreno: "... Antes de hacer observaciones sobre el injurioso Mensaje presentado el día de ayer, conviene designar la persona á quien debo dirigirme. Principiaré, pues por interpellar al Sr. Ministro de Estado sobre que declare si el referido Mensaje es redactado por el Sr. Ministro ó solamente suscrito por orden superior.....

Me permito su
expresarle al mismo ti
las obligaciones de la C
dome reclamar del Gob
perjuicios que podríah sol
obstáculos que en la ejecu
que sabemos quién es el autor del Mensaje, no hallaremos extraño la revelación de la misma trama por la que se trata de empujar el territorio con la seguridad de que una cesión forzosa sería la consecuencia de la hipoteca en favor de un crédito insoluble.....

Reciba, Sr. Cónsul General de Chile, el autor del Mensaje, tampoco nos sorprenderá que en el Perú.—Esas p... ibuyéndole la p~~érfida intención de provocar~~ aplicables únicamente al que las aplican y demandan serias responsabilidades de ese dolor suscrito. Y no es ésta la única injuria ferida

Es copia.—El Jefe de Sección de K

9 de Octubre de la Convención de 1858.)