

£400,000 de obligaciones de segunda ; pero en este caso el Gobierno vendrá á ser dueño de ellas, de modo que recibirá valor tangible en cambio de las nuevas obligaciones que contraiga.

Según todo lo expuesto, la conversión debe limitarse á las obligaciones del Ferrocarril de Girardot ; lo demás no tiene explicación.

Se dice que el Gobierno debe pagar los bonos del Ferrocarril de la Sabana para poder introducir cambios en esa empresa y hacer de ella una sola con el Ferrocarril de Girardot. Para lograr tal fin no hay necesidad de cambiar los bonos actuales del Ferrocarril de la Sabana ; el Gobierno es hoy dueño del ferrocarril y puede introducir en él los cambios administrativos que le plazca ; si lo constituye en una sola empresa con el de Girardot, la hipoteca sobre la sección de la Sabana quedará vigente. Se está viendo todos los días, especialmente en los Estados Unidos, que sobre distintas secciones de un mismo ferrocarril se emiten distintas clases de bonos.

Los intereses que hoy paga la República son los siguientes : sobre la deuda externa, 3 % sobre £2.434,000, £73,020 ; 6 % sobre las tres obligaciones garantizadas del Ferrocarril de Girardot, que valen £1.080,000, sean £64,800 ; 5 % sobre las obligaciones del Ferrocarril de la Sabana, que hoy valen £290,000, sean £14,500 ; 6 % del empréstito de 1911 (£300,000), sean £18,000 ; lo cual da una suma de **£170,320**. Si el Gobierno compra las obligaciones de segunda del Ferrocarril de Girardot, suponiendo para ello £400,000 al 6 % (aunque deben obtenerse á

mejor precio), habrá que agregar £24,000 al año, por cuenta de intereses, ó sea en total: **£194,320.**

Los pagos por cuenta de amortización no tienen que tomarse en cuenta, pues ellos equivalen á eliminación de deuda.

En el contrato de unificación, además de la conversión se estipula que el Gobierno recibirá la suma de £672,000.

El servicio de intereses del nuevo empréstito le costará al Gobierno £250,000 anuales. Entre el servicio actual y el nuevo servicio de intereses habría, pues, una diferencia de £55,680, incluyendo en el cálculo las obligaciones de segunda hipoteca del Ferrocarril de Girardot. Estas £55,680 representan el servicio anual por intereses de un capital de £1.113,600. Suponiendo ese £1.113,600 emitido al 90, sea una unidad de interés por 18 unidades de capital, el Gobierno recibiría en efectivo £1.002,240; en tanto que hoy no recibe sino £672,000 en cambio de las £55,680 en que aumenta su servicio anual de interés; sea una diferencia de **£330,240** en contra del Gobierno.

Si el Gobierno tiene urgencia de dinero y dispone de una suma anual de £55,680, en vez de buscarlo mermado, en la forma demostrada, mediante una conversión que en sus $\frac{2}{3}$ partes no tiene excusa ni explicación, lo cuerdo sería buscar un empréstito, afectando al servicio de ese empréstito las £55,680 con que va á aumentar el canon anual de su servicio de intereses. La operación, pues, quedaría así: la deuda externa, los bonos de la Sabana y los del empréstito 1911 quedarían como están; los

bonos del Ferrocarril de Girardot se cambiarían por bonos directos del Gobierno, lo que, por lo menos dejaría las cosas en el mismo estado en cuanto á intereses, quedando las hipotecas del ferrocarril de propiedad del Gobierno; todo esto, como queda dicho, exigiría un servicio anual por intereses de £194,320; con las £55,680 restantes se emitiría un nuevo empréstito al 5%, que le daría al Gobierno £1.002,240 si se emitía al 90, y £946,560 si se le emitía al 85.

Continuando la mejora del crédito nacional, cuando el Gobierno pueda tomar dinero á la par ó á cerca de la par y al 4%, será llegada la oportunidad de convertir las deudas del 5 y del 6% y de rescatar la del 3 al 70%; pero esto tendrá que hacerse como se hace toda conversión, cuando se disponga de nuevos títulos que valgan más que los títulos antiguos. Si la conversión se quiere hacer con nuevos títulos que valen menos que los títulos antiguos, aunque no fuera sino por la sola razón de las comisiones, gastos de timbre y otros, solo se logrará una conversión á la inversa en detrimento del país y en favor de los agentes intermediarios y de los acreedores.

El contrato de 20 de Enero contiene el siguiente aparte:

“(b) La obligación del Gobierno de pagar intereses, fondo de amortización y comisiones del nuevo empréstito por £5.000,000 en la forma atrás determinada, comenzará el día de la emisión del mismo, y por tanto en esa misma fecha cesará su obligación de pagar intereses, fondo de amortización y comisiones sobre las deudas enumeradas en la base (e) ordinal 1. Con todo, en el curso del año señalado al Sindicato para recoger éstas, el Gobierno continuará sirviéndolas como en la actualidad hasta que ellas queden recogidas, y el Sindicato al recogerlas reembolsará al Gobierno lo

que éste haya pagado por ese motivo después de emitido el nuevo empréstito.”

Las deudas en la base (e) ordinal 1, son las tantas veces mencionadas, externa, Girardot, Sabana y empréstito de 1911; en virtud de estipulaciones del contrato entre el Gobierno y el Sindicato, se establece que desde cierta fecha, “cesará su obligación (la del Gobierno) de pagar intereses, fondo de amortización y comisiones sobre las deudas enumeradas. . . .” La obligación del Gobierno está contenida en los respectivos contratos, y es para con los tenedores de las deudas de que se trata; el Gobierno no tiene derecho de introducir modificaciones en dichos contratos sino de acuerdo con la otra parte contratante en cada caso; proceder de otra manera, sería faltar á la probidad elemental. Esto no requiere argumento adicional. Por ningún lado aparece que el Sindicato tenga poder para representar á los tenedores de las deudas citadas y para concederle al Gobierno la liberación de sus obligaciones (las del Gobierno) para con los tenedores de esas deudas, en cambio de ventajas ó concesiones otorgadas por el Gobierno, no á los tenedores de las deudas afectadas, sino al Sindicato, que para el efecto es un intruso. Esto no solamente es absurdo, sino ridículo. Ciertamente es que la cláusula termina diciendo que el Gobierno continuará sirviendo los intereses y la amortización como en la actualidad, pero esto, después de la rotunda declaración de que “cesará la obligación del Gobierno, etc.,” es una mera concesión benévola, que no altera la esencia de lo pactado. No militará en favor del buen nombre y de la seriedad del Gobierno esta cláusula *sui generis*, en que el Gobierno aparece negociando sobre derechos de

terceros y anulándolos por medio de operaciones en que ellos no están representados ; no se trata aquí de que la modificación sea buena ; para los acreedores del Gobierno no lo es, puesto que entraña la cesación de derechos de esos acreedores para con el Gobierno, mediante operaciones en que ellos no intervienen ; pero aunque lo fuera, el principio sobre que se basa es no solamente anómalo, sino monstruoso.

Queda por considerar de nuevo el alcance del aparte (j) de la cláusula primera. Según éste : “si por cualquiera causa distinta de amortizaciones, no todos los bonos de las emisiones mencionadas en dicha base (e) ordinal 1, pudieren ser recogidos por el Sindicato dentro del año pactado en la misma base, el Sindicato entregará al Gobierno en bonos del nuevo empréstito la suma correspondiente á los bonos no recogidos”

Como ya queda apuntado, esto expone al Gobierno á gravísimas contingencias. Las palabras “causa distinta de amortizaciones” son muy vagas. En vez de fijar así las causas posibles para no cumplir el contrato de unificación, lo corriente hubiera sido precisar esas causas. El Sindicato, pues, no se obliga definitivamente á realizar la unificación, sino á intentarla y á realizarla hasta donde pueda, es decir, hasta donde le convenga. En el caso de la deuda externa no tendrá dificultades en que los tenedores acepten una mejora de sus valores como queda explicada atrás ; si algunos de los tenedores de obligaciones del Ferrocarril de Girardot se muestran reacios á aceptar las condiciones que el Sindicato halle convenientes exigirles, es decir, si las condiciones de los tenedores de obligaciones de Girardot

son tan altas que no haya negocio para el Sindicato, éste no hará la conversión y al fin del año se presentará al Gobierno diciéndole: en cuanto á la deuda externa, aquí tiene Vd. los bonos antiguos que hemos comprado con bonos nuevos al 70%; en cuanto al Ferrocarril de Girardot nada se ha podido hacer, ó solo se ha podido hacer hasta la suma de *x* libras; aquí tiene Vd. los nuevos bonos correspondientes á los bonos hipotecarios antiguos que no pudieron obtenerse; en cuanto á las otras dos deudas, hemos podido hacer esto ó lo otro.

Si ha habido conversión de estas últimas deudas el Gobierno no ganará nada y perderá los gastos que haya impuesto la emisión; si no la ha habido, se le devolverán los bonos correspondientes de la emisión nueva.

La situación del Gobierno entonces será que, lejos de haber realizado la proyectada unificación, se encontrará con la emisión de un nuevo papel y correrá la contingencia de que algunas de las series de bonos de Girardot queden fraccionadas, y que estén representadas parte en bonos antiguos, parte en bonos nuevos.

El Sindicato á nada se compromete, y aunque se comprometiera, carece de toda responsabilidad pecuniaria. Sin embargo, como el contrato ha sido aceptado (según se dice) en 29 de Julio por los Sres. Erlanger, por el Banco de Méjico y Sud-América de Londres, y por los Sres. Speyer de Nueva York, es claro que ese contrato está bien respaldado. Esas casas, sin embargo, solo se comprometen á lo que reza el contrato, y el contrato, como queda visto, no los obliga á otra cosa que á intentar la unificación y á realizarla hasta donde les convenga.

Queda otro punto, y es el de las £200,000 para el Sindicato. Si el Gobierno tiene que pagarlas por la sola emisión aun cuando no se haga la conversión, como parece ser el caso, la posición de la República no podrá ser más desventajosa, y del proyecto de unificación, perjudicial aun cuando no se le hubiere realizado, sólo quedarán complicaciones.

No es esto decir que las cosas tengan fatalmente que desarrollarse en toda la integridad de su daño posible para el país ; pero sí es decir que el Gobierno no tiene el derecho de aceptar semejantes contingencias, por remotas que ellas aparezcan. Si los banqueros que han garantizado el contrato no tuvieran esa válvula de escape, contenida en el aparte (j), es seguro, absolutamente seguro, que no lo habrían garantizado. La razón es obvia: si los banqueros tuvieran la obligación de entregar al Gobierno todas las deudas en la forma proyectada, los tenedores de esas deudas les exigirían á ellos (á los banqueros) la integridad absoluta de sus derechos (los de los tenedores) como acreedores. Los banqueros se hallarían en la insostenible posición de haberle vendido al Gobierno una propiedad ajena sin haberse entendido antes con el dueño de esa propiedad.

Hasta la fecha el Sindicato, es decir, los banqueros, no han llegado á ningún arreglo definitivo con los tenedores de las diversas deudas del Ferrocarril de Girardot; han tenido numerosas conferencias con los fideicomisarios que representan á esos tenedores; los fideicomisarios á su vez no tienen el derecho de contraer obligaciones definitivas en nombre de los tenedores; todo arreglo entre los

banqueros y los fideicomisarios de las cuatro series de obligaciones hipotecarias tiene que ser sometido á la junta general de los tenedores respectivos, de suerte que aun cuando los fideicomisarios en cada caso firmen un arreglo, y acepten precio determinado para los bonos que ellos representen, ese arreglo será únicamente *ad referendum*, sujeto á la junta general, y las juntas generales no podrán obligar legalmente á los tenedores individuales por voto de mayoría. Los banqueros saben muy bien todas estas cosas; de ahí el que se hayan curado en salud, comprometiéndose únicamente á intentar la unificación y á realizarla hasta donde á ellos les convenga.

RESUMIENDO, pues, tenemos lo siguiente :

Que no es cierto que la unificación de deudas sea la condición ideal, en teoría, para las deudas de un Estado;

Que en la práctica la unificación solo existe en casos muy excepcionales y, que, por el contrario, la variedad de tipos de deuda es la regla en los países americanos con los cuales Colombia puede compararse y en muchos otros de Europa y Asia, que tienen deudas públicas externas ó internas, cotizadas en las Bolsas de valores ;

Que aun concediendo que la unificación fuera el *desideratum*, el hecho de que no hayan alcanzado tal *desideratum* muchos países, más prósperos y ricos y más estables que Colombia, demuestra que ese *desideratum* es un lujo que Colombia no puede pagar ;

Que la conversión de la deuda externa al tipo del 70%

D

por bonos nuevos del 5% que se dice ha sido arreglada entre el Sindicato y el consejo de tenedores, entraña un gasto permanente anual de £12,500 adicionales para la República, lo que equivale al servicio de intereses de un capital de £250,000 al 5%, amen de otros gastos, sin que la disminución nominal del capital entrañe ventaja nueva para la República, pues ésta tiene hoy el derecho de amortizar al 70% ;

Que en cuanto al empréstito de 1911 el Gobierno no podrá obtener ventaja alguna, porque lo ha garantizado hasta el extremo límite de las garantías que está en su mano conceder, y que la conversión ahora entrañaría el pago hasta su integridad dentro de poco más del primer año de un descuento inicial del 20%, que, según el contrato vigente, debe hacerse en un plazo de 30 años ;

Que en el caso de los bonos del Ferrocarril de la Sabana sucederá lo propio en cuanto al descuento inicial, habiendo transcurrido seis años de los 30 del plazo concedido, y que la única ventaja que en ese caso se podrá obtener será la que los tenedores de bonos ferroviarios garantizados por el Gobierno, quieran reconocer en favor de bonos directos del Gobierno ;

Que la primera, tercera y cuarta emisiones de Girardot están tan completamente garantizadas, la primera con la hipoteca del ferrocarril y las otras dos con hipotecas sobre el ferrocarril y unidades de aduanas, que lo seguro es que los tenedores de esos títulos no estén dispuestos á hacer más concesión que la apuntada ya para el Ferrocarril de la Sabana, es decir, la que se hace en con-

sideración de tener bonos directos del Gobierno con garantía aduanera en vez de bonos ferroviarios ;

Que lo único urgente, porque se trata de una amenaza que ya ha empezado á tomar forma con los procedimientos judiciales de los tenedores de bonos de segunda hipoteca del Ferrocarril de Girardot, es arreglar la cuestión pendiente entre la Compañía del ferrocarril y esos tenedores. Conviene advertir que la liquidación de la Compañía es privativa de los tribunales ingleses, y que cualesquiera obstáculos que en Colombia se le puedan oponer ó se le quieran oponer á las sentencias de dichos tribunales, no libertarán á Colombia de los perjuicios que esas sentencias le acarreen en cuanto al mercado monetario europeo, que es donde Colombia quiere robustecer su crédito ;

Que si bien es cierto que hay razones que militan en favor de una conversión que comprenda á todas las obligaciones del Ferrocarril de Girardot, como queda apuntado atrás, el resto de la unificación, es decir, la de las Deudas Externas, 1911 y Sabana, es perfectamente innecesaria y entraña gastos y complicaciones, cuantiosos los unos y perjudiciales las otras, en que la República no tiene por qué verse envuelta (1) ;

Que la unificación no es completa, porque quedan por

(1) Tampoco se comprende por qué no se entiende el Gobierno directamente, por medio de un Agente suyo, con los tenedores de las distintas obligaciones hipotecarias del Ferrocarril de Girardot, y se vale de los servicios de un Sindicato de banqueros que no traen ningún elemento nuevo y que cobran sus servicios por centenares de miles de pesos oro. Lo que se pagará al Sindicato debería servir para aliviar al Gobierno en la parte correspondiente, pagándosele á los tenedores de obligaciones hipotecarias.

fuera los bonos de Ferrocarril de Puerto Wilches y los certificados de intereses atrasados de la deuda consolidada, y en el caso de que el Gobierno haya consentido en aceptar en todo ó en parte la emisión de bonos del Ferrocarril de Puerto Wilches hecha en París, contra la cual protestó á su tiempo el Agente Fiscal, esos bonos también quedarán excluidos de la unificación.

Que el Gobierno puede encontrarse confrontado con esta situación : que en vez de realizar la unificación proyectada se realice una conversión parcial, y quede en el mercado un número mayor de tipos de deuda de los que antes había ;

Que de acuerdo con el contrato el Sindicato no se compromete á realizar la unificación, sino á intentarla hasta donde le convenga, y que por eso, si bien es cierto que las firmas de los banqueros serían suficiente garantía para la operación, como el contrato no obliga al Sindicato á realizarla, tampoco obliga á los banqueros.

Y finalmente, que pretender realizar una conversión en el estado del crédito colombiano, precario en su esencia (entre otras cosas porque en 1910 algunos pagos de intereses permanecieron en mora por algún tiempo) y desequilibrado, como lo demuestran las cotizaciones de los títulos en que no existe paridad de proporción entre el valor de la unidad de interés y las unidades de capital (1), es pretender realizar una conversión en

(1) Basta ver las siguientes cotizaciones :

La primera hipoteca del Ferrocarril de Girardot al 6%, está al 86 ; la unidad de interés vale, 14.33 ; los bonos de tercera de dicho Ferrocarril se

condiciones contrarias á las exigencias del mercado monetario, según las cuales las conversiones únicamente son posibles cuando el crédito del país es no solamente sano, sino superior á los intereses que paga, ó más claro, cuando sucede, por ejemplo, que debiendo dinero al 6%, puede tomarlo á la par al 5%. A esta regla se han ajustado todas las conversiones legales y legítimas realizadas en Europa y en América. Las conversiones en que un Gobierno ha impuesto su voluntad, como se vió en el caso de la Convención Francesa, cuando borró de una pluma las dos terceras partes de la deuda pública, ó como en el siglo pasado sucedió en España y en Portugal y en otros países, no pueden servir de término de comparación. Cuando el deudor, porque lo puede hacer ó porque las circunstancias lo obligan á ello, le impone condiciones al acreedor, llámese ese deudor gobierno, institución ó individuo, se entra en el terreno de la bancarrota, y seguramente ese no puede ser el espíritu del Gobierno de Colombia, cuyo objetivo es mejorar el crédito y el prestigio de la nación.

cotizan al 77; la unidad de interés vale 12.83; los de la cuarta hipoteca se cotizan al 76; la unidad de interés vale 12.66; los bonos del Ferrocarril de Puerto Wilches al 5½% se cotizan al 57; la unidad de interés vale 10.36; los bonos del empréstito de 1911 se cotizan al 100 y la unidad de interés vale 16.66.

APÉNDICE.

DOCUMENTOS.

N.º 1.

Lista de los Valores y Títulos oficiales garantizados por los varios Gobiernos que se indican.

GRAN BRETAÑA.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Tasa del Interés.
£ 557.041,426	2½% Consolidated Stock	2½
" 3.870,266	2¾% Annuities... ..	2¾
" 30.099,467	2½% Annuities... ..	2½
" 71.058,813	Local Loans Stock	3
" 11.488,698	Irish Guaranteed Land Stock	2½
" 51.823,201	Guaranteed 2¾% Stock	2¾
" 10.906,444	Guaranteed 3% Stock	3

TÍTULOS GARANTIZADOS.

" 1.700,000	Canada Guaranteed 4% Bonds	4
" 7.267,300	Egyptian Guaranteed 3% Loan, garantizado conjunta y separadamente por Alemania, Austria-Hungría, Francia, Italia y Rusia	3
" 5.240,800	Greek Guaranteed 2½% Gold Loan 1898, garantizado conjunta y separadamente por Rusia y Francia	2½
" 600,000	Mauritius Government 3% Inscribed	3
" 35.000,000	Transvaal Government 3% Guaranteed Stock 1923/53	3
" 5.000,000	Transvaal Government 3% Guaranteed Stock 1958	3
" 3.815,200	Turkish Guarantee Loan, interés garantizado conjuntamente con Francia	4
" 100,000	Zanzibar 3% Loan	3

GRECIA.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 3.710,740	Greek 5% Loan 1881	5
" 3.239,340	" 5% ,, 1884	5
" 4.881,240	" 4% Monopolez Loan 1887	4
" 5.551,480	" 4% Rentes	4
" 2.142,000	" 5% Loan 1890, Piraens-Larissa Railway	5
" 2.231,380	" Government 4% Loan 1902, Greek Railways Loan	4
" 348,420	" 5% Loan 1893, Funding Loan	5
" 787,520	" 5% National Loan 1907	5
" 4.367,000	" Government 4% Loan... ..	4

TURQUÍA.

£ 3.020,000	Imperial Ottoman Government 4% Osmanich Loan 1890	4
" 5.498,920	Imperial Ottoman Government 4% Loan 1891, Egyptian Tribute	4
" 7.300,080	Imperial Ottoman Government 3½% Conversion Loan 1894, Egyptian Tribute	3½
Fcs. 36.361,000	Imperial Ottoman Government 4% Railway Loan 1894	4
£ 2.655,200	Imperial Ottoman Government 5% Loan 1896	5
" 7.400,880	Imperial Ottoman Government Customs 4% Loan 1902	4
" 35.395,260	Imperial Ottoman Government 4% Unified Debt	4
Fcs. 56.998,500	Imperial Ottoman Government 4% Loan 1903	4
£ 4.646,940	Imperial Ottoman Government 4% Loan 1901/5	4
" 4.230,360	Imperial Ottoman Government 4% Loan 1908	4
" 6.246,760	Imperial Ottoman Government 4% 1909	4
" 990,960	City of Constantinople Municipal 5% Loan 1909	5

ITALIA.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata de Interés.
Lire 8,099.854,501	Italian Government Rentes, 3 $\frac{3}{4}$ —3 $\frac{1}{2}$ % ...	3 $\frac{3}{4}$ —3 $\frac{1}{2}$
„ 160.105,966	„ „ „ 3% ...	3
„ 943.099,394	„ „ „ 3 $\frac{1}{2}$ % net ...	3 $\frac{1}{2}$
£ 1.581,740	Italian 5% Loan, Maremmana Railway ...	5
„ 336,252	Italian Irrigation Canal 6% Bonds, Cavour Canal... ..	6
„ 35.975,600	Italian 3% Railway Bonds	3
Lire 147.189,000	Credit Communal and Provincial 3 $\frac{1}{2}$ % Bond	3 $\frac{1}{2}$

AUSTRIA.

K. 519.584,200	Austrian 5% Silver Rentes	5
„ 886.250,800	„ 5% Paper Rentes	5
„ 3,614.498,655	„ 4% Converted Rentes	4
Fl. 490.850,200	„ 4% Gold Rentes	4
K. 1,936.838,000	„ 4% Kronen Rentes... ..	4
„ 116.901,000	„ 3 $\frac{1}{2}$ % Rentes	3 $\frac{1}{2}$

RUSIA.

£ 4.162,056	Russian 5% Loan 1822	5
„ 1.921,200	„ 3% „ 1859	3
Rbs. 134.504,250*	„ 4% Consolidated Bonds, 6th Emisión 1880	4
„ 117.425,000*	„ 4% Gold Loan, 1st Issue 1889 ..	4
„ 84.546,875*	„ 4% „ 2nd „ 1890	4
„ 70.900,000*	„ 4% „ 3rd „ 1890 ..	4
„ 9.053,125*	„ 4% „ 4th „ 1890	4
„ 42.634,375*	„ 4% „ 5th „ 1893	4
„ 108.815,625*	„ 4% „ 6th „ 1894	4
£ 26.063,450	„ Consolidated 4% Railroad Bonds, 1. ^a Serie	4
„ 46.243,521	„ Consolidated 4% Railroad Bonds, 2. ^a Serie	4
„ 11.914,437	„ Consolidated 4% Railroad Bonds, 3. ^a Serie	4
„ 15.036,415	„ 3 $\frac{1}{2}$ % Loan 1894	3 $\frac{1}{2}$
Rbs. 115.312,500*	„ 3% Gold Loan 1891... ..	3
„ 38.634,375*	„ 3% „ 2. ^a Emisión 1891	3
„ 100.000,000*	„ 3% „ 1896... ..	3

RUSIA (Continuación).

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
„ 2,820,000,000†	Russian 4% Rentes 1894	4
„ 82.724,400†	„ 3— $\frac{3}{8}$ Conversion Loan 1898... ..	3— $\frac{3}{8}$
„ 159.000,000†	„ 4% Consolidated Rente 1901	4
„ 231.500,000†	„ 4 $\frac{1}{2}$ % Loan 1905	4 $\frac{1}{2}$
£ 89.325,000	„ 5% Loan 1905	5
„ 55.580,000	„ 4 $\frac{1}{2}$ % Loan 1909	4 $\frac{1}{2}$
Rbs. 6.336,125*	Donety Railway 4% Bonds 1893	4
£ 2.670,560	Dvinsk-Vitebsk Railway 4% Bonds... ..	4
Rbs. 25.234,500*	Grand Russian Railway 4% Bonds 1858	4
„ 1.723,125*	„ „ „ 4% „ 2.*	4
	Emisión 1861	4
„ 10.296,375*	Grand Russian Railway 3% Bonds, 3ª Emisión 1881	3
£ 1.627,000	Grand Russian Railway 4% Bonds, Nicholas Railway 1888	4
Rbs. 13.615,000*	Grand Russian Railway 4% Bonds, 4ª Emisión 1890	4
£ 1.117,100	Koarsk-Kharkof-Azof Railway 4% Bonds, Series A	4
Rbs. 6.396,750	Koarsk - Kharkof - Azof Railway 4% Bonds 1894	4
„ 2.365,000	Morchansk-Syzyranc Railway 3% Bonds	3
Rm. 28.169,000	Moscow-Jaroslav - Archangel Railway 4% Bonds (1,000 Reichmarks = £48. 19s. 0d.)	4
£ 19.029,840	Nicolas Railway 4% Bonds, 1.ª y 2.ª Emisión 1867-1869	4
Rbs. 10.189,375*	Orel-Vitebsk Railway 4% Bonds 1894	4
„ 7.292,625*	Riga-Dvinsk Railway 4% Bonds	4
„ 6.609,375*	Tambof-Saratof Railway 4% Bonds... ..	4
£ 7.125,060	Trans-Caucasian Railway 3% Loan... ..	3
Frs. 22.091,000	„ „ „ 4% Bonds	4
Rbs. 74.335,000†	Banque Imperiale Foncière de la Noblesse 3 $\frac{1}{2}$ % Mortgage Bonds	3 $\frac{1}{2}$
£ 3.544,960	Armavir Touapse Railway Guaranteed 4 $\frac{1}{2}$ % Bonds	4 $\frac{1}{2}$
„ 1.913,760	Black Sea Kuban Railway 4 $\frac{1}{2}$ % Bonds	4 $\frac{1}{2}$
„ 402,190	Kokans-Namangan Railway 4 $\frac{1}{2}$ % Bonds	4 $\frac{1}{2}$
„ 2.741,000	Moscow-Windau-Rybinsk Railway 4% Bonds	4
„ 595,960	Troitzk Railway 4 $\frac{1}{2}$ % Bonds... ..	4 $\frac{1}{2}$
„ 1.384,141	Volga Bougoulma Railway 4 $\frac{1}{2}$ % Bonds	4 $\frac{1}{2}$

* Rublo Oro = $\frac{1}{10}$ de Imperial.

† Rublo = $\frac{1}{10}$ de Imperial.

SUECIA.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 4.062,000	Swedish Government 3½% State Loan 1880	3½
" 1.333,535	" " 3% Loan 1888	3
" 1.507,118	" " State 3½% Loan 1890	3½
" 962,676	" " 3% Conversion Loan 1894...	3
" 2.000,000	Swedish State 3½% Loan 1900	3½
" 3.000,000	" Government Loan 1908, 4-3½%	4-3½
Fcs. 46.204,000	" " 3½% Loan 1899	3½

CHINA.

£ 327,000	Chinese Imperial Government Loan 1894	7% Silver	7
" 800,000	Chinese Imperial Government Loan 1895	6% Gold	6
" 266,700	Chinese Imperial Government Loan 1895	6% Gold	6
Fcs. 268.633,500	Chinese Imperial Government Loan 1895	4% Gold	4
£ 12.397,425	Chinese Imperial Government Loan 1896	5% Gold	5
" 14.022,625	Chinese Imperial Government Loan 1898	4½% Gold	4½
" 1.897,500	Chinese Imperial Government Loan	5% Gold	5
" 200,000	Chinese Imperial Government Loan 1905	5% Gold	5
" 2.900,000	Chinese Railways Shanghai-Nanking Line 5% Sterling Bonds		5
" 1.500,000	Chinese Imperial Railways Canton-Kowloon Railway 5% Sterling Bonds		5
" 5.000,000	Chinese Imperial Government Pukow Railway Loan	5% Tientsin	5
" 3.000,000	Chinese Imperial Government Pukow Railway Supplementary	5% Tientsin	5
" 1.500,000	Chinese Imperial Government Hangchow Ningpo Railway Loan	5% Shanghai	5
" 5.000,000	Chinese Imperial Government 1908...	Gold Loan	5-4½
" 450,000	Chinese Imperial Government Hankow Railway Redemption Loan	7% Peking-	7
" 6.000,000	Chinese Imperial Government Railways Sinking Fund Gold Loan 1911	5% Hukuang	5

JAPÓN.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 10.000,000	Japanese Government 4% Sterling Loan 1899	4
" 29.497,900	" " 4½% " " ...	4½
" 29.499,240	" " 4½% " " 2. ^a	4½
	Serie	4½
" 25.000,000	Japanese Government 4% Sterling Loan 1905	4
" 22.999,800	" " 5% " " 1907	5
" 11.000,000	" " 4% " " 1910	4

EMISIONES GARANTIZADAS.

" 6.000,000	South Manchurian Railway Company 5% Sterling Bonds	5
" 6.000,000	South Manchurian Railway Company 4½% Sterling Bonds	4½
" 2.000,000	Industrial Bank of Japan 5% Sterling Bonds	5

GUATEMALA.

£ 1.512,456	Guatemala New 4% External Debt	4
-------------	---------------------------------------	---

La Deuda Pública ha sido consolidada.

MÉJICO.

\$ 44.001,675	Mexican Consolidated Internal 3% Debt ...	3
" 91.527,600	" Internal Redeemable 5% " ...	5
£ 10.283,840	" 5% External Consolidated Gold Loan 1899	5
\$ 37.882,500	Mexican 4% Gold Bonds of 1904	4
" 10.000,000	" Monetary Commission 2-year 4½% Notes 1913	4½

EMISIONES GARANTIZADAS.

" 25.000,000	Caja de Préstamos para Obras de Irrigación y Fomento de la Agricultura, Sociedad Anónima, 35 year 4½% Sinking Fund Gold Bonds	4½
--------------	--	----

COSTA RICA.

£ 2.000,000	Costa Rica External Debt	4—5
-------------	---------------------------------	-----

La Deuda Pública ha sido consolidada.

ECUADOR.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 73,700	Ecuador Government 1. ^a Serie 4% Guaranteed Gold Condors Bonds... ..	4
\$ 1.004,040	Ecuador Government 4% Salt Bonds	4
EMISIONES GARANTIZADAS.		
" 2.414,000	Guayaquil and Quito Railway 6% Prior Lien Mortgage Gold Bonds	6
" 10.808,000	Guayaquil and Quito Railway 5% 1st Mortgage Gold Bonds	5

CHILE.

£ 572,200	Chilian Government 4½% Loan 1885	4½
" 4.427,100	" " 4½% Bonds 1886	4½
" 860,300	" " 4½% Loan 1887	4½
" 1.265,712	" " 4½% Loan 1889	4½
" 1.497,900	" " 5% Loan 1892	5
" 514,400	" " 4½% Bonds 1893	4½
" 99,760	" " 6% International Loan	6
" 1.713,100	" " 4½% Loan 1895	4½
" 3.527,200	" " 5% Loan 1896	5
" 228,920	" " 4½% Coquimbo Railway Bonds	4½
" 1.291,200	Chilian Government 5% Loan 1905	5
" 3.195,840	" " 4½% Gold Loan 1906	4½
" 2.969,300	" " 5% Loan 1909	5
" 2.574,000	" " 5% Loan 1910	5
" 4.905,000	" " 5% Loan 1911	5
" 5.000,000	" " 5% Loan 1911 2nd Series	5
" 275,000	" " 4½% Bonds	4½

EMISIONES GARANTIZADAS.

" 1.485,000	Chilian Transandine Railway 5% Debentures, Series A. B. & C. Interest guaranteed for 20 years	5
" 1.000,000	Chilian Northern Railway 5% First Mortgage Debentures	5
" 250,000	City of Valparaiso 5½% Waterboard Loan 1912	5½

ARGENTINA.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 1.044,200	Argentine Government 5% Loan 1884 ...	5
" 5.816,400	" " 5% Loan 1886-7 ...	5
" 3.051,500	" Northern Central Railway Extension's 5% Government Mortgage Bonds ...	5
" 467,100	Argentine Government 5% Treasury Conversion Bonds 1887	5
" 1.516,200	Argentine Government 5% Banco National Loan 1886	5
" 2.974,920	Argentine Government 4½% Internal Gold Loan 1888	4½
" 4.069,820	Argentine Government 4½% Sterling Conversion Loan 1888-9	4½
" 1.758,080	Argentine Government 3½% External Sterling Bonds 1889	3½
" 2.353,180	Argentine Government 5% Railway Bonds 1890	5
" 1.689,900	Argentine Republic Port of Buenos Aires 5% Debentures	5
" 5.362,160	Argentine Government Buenos Aires Water Supply and Drainage Works 1892 5% Bonds	5
" 9.954,700	Argentine Government Railway Guaranteed Rescission 4% Bonds	4
" 14.136,023	Argentine Government 4% Bonds	4
" 1.403,508	" " 4% Loan 1898	4
" 6.694,240	" " 5% Internal Gold Loan 1907	5
" 664,400	Argentine Government 4% Bonds 1908	4
" 9.737,560	" " 5% Internal Gold Loan 1909	5
" 1.197,360	Argentine Government 5% Internal Gold Loan 1910	5
" 301,100	Argentine Government 4% Loan 1910	4
EMISIONES GARANTIZADAS.		
\$ 311.308,300	Cedulas of the National Mortgage Bank ...	} Tipos varios.
" 9.371,950	" " " " " " Serie S. Oro	

URUGUAY.

Monto Pendiente.	Nombre de la Obligación.	Rata del Interés.
£ 17.320,200	Uruguay 3½% Consolidated Loan	3½
„ 1.082,420	„ 5% Loan 1896	5
„ 6.488,383	„ 5% Conversion Gold Loan 1905 ...	5

VENEZUELA.

£ 4.361,420	Venezuela 3% Diplomatic Debt, 1905 ...	3
-------------	--	---

BRASIL.

£ 3.044,700	Brazilian 4½% Loan 1883	4
„ 4.553,400	„ 4½% Loan 1888	4½
„ 18.021,300	„ 4% Loan 1889	4
„ 7.165,500	„ 5% Loan 1895	5
„ 8.570,100	„ 5% Funding Bonds	5
„ 13.775,040	„ Government Railway Guaranteed Rescission 4% Bonds	4
„ 8.092,200	Brazilian Government 5% Loan 1903 ...	5
„ 523,800	„ „ Companhia Lloyd Bra- sileiro 5% Sterling Bonds	5
„ 1.000,000	Brazilian Government Companhia Lloyd Bra- sileiro 4% Sterling Bonds	4
„ 2.817,500	Brazilian Government 5% Loan 1908 ...	5
„ 9.910,000	„ „ 4% Loan 1910	4
„ 4.500,000	„ „ 4% Loan 1911	4
„ 2.400,000	„ „ 4% Bonds	4

TÍTULOS GARANTIZADOS.

„ 1.873,900	Federal District of Rio de Janeiro 5% Gold Bonds 1909	5
-------------	---	---

DOCUMENTO N.º 2.

Memorandum referente á la Unificación de las diversas Deudas Colombianas.

El Sindicato de Banqueros estaría dispuesto á discutir con el Gobierno de Colombia un contrato en los siguientes términos :

1.º — El Gobierno autorizaría al Sindicato para emitir un nuevo empréstito colombiano por cinco millones de libras esterlinas (£5.000,000) en bonos que ganen un interés anual del 5% y que tengan un fondo de amortización acumulativo de $\frac{1}{2}$ % anual. Dicho empréstito debería tener como garantía especial 25 unidades (25%) de la Renta Nacional de Aduanas, y el cobro de esa garantía se haría en la forma en que más tarde se conviniere, teniendo en mira la absoluta efectividad de ella.

2.º — El Sindicato dispondría, como á bien lo tuviera, del producto de dicho empréstito, obligándose á hacer por su cuenta y riesgo, dentro de un año de plazo, lo siguiente :

(a) A entregar al Gobierno, debidamente cancelados, todos los bonos que actualmente existen de la Deuda externa del 3%, de la emisión al 5% garantizada por el Ferrocarril de la Sabana, del empréstito del 6% por £300,000 hecho en Marzo de 1911, y de las cuatro emisiones del 6% que hoy gravan el Ferrocarril de Girardot. El monto total de esas deudas asciende á £4.767,800, así :

Deuda externa del 3% (3%)	...	...	£2.687,800
Ferrocarril de la Sabana, 5%	...	...	300,000
Empréstito de 1911, 6%	...	...	300,000
Ferrocarril de Girardot, 6% (4 emisiones)			1.480,000
Suma	...	...	<u>£4.767,800</u>

- (b) A hacer cancelar la hipoteca que hoy grava el Ferrocarril de la Sabana, de suerte que el Gobierno pueda disponer libremente de los productos de esa empresa.
- (c) A liquidar la Compañía de Girardot (Colombian National Railway Co., Ltd.), entablado todas las acciones necesarias y haciendo los arreglos respectivos con los tenedores de las obligaciones hipotecarias y con los accionistas de la Compañía, y á entregar al Gobierno esa empresa libre de todo gravamen, transpasándole la exclusiva propiedad de ella. Para iniciar esas operaciones el Sindicato se subrogaría previamente al Gobierno en todos los derechos y acciones que éste tiene actualmente contra esa Compañía; y
- d) A poner á la disposición del Gobierno la suma de £500,000 en dinero para que el Gobierno destine de ella lo que creyere necesario para solidificar y equipar debidamente el Ferrocarril de Girardot, y también para que, en el caso de que lo juzgare conveniente, pueda cancelar con otra parte de la misma suma los asuntos que la Nación tiene pendientes respecto de las existencias ó acumulaciones actuales de esmeraldas (derechos que el Sindicato de Muzo pueda tener en ellas y reclamación intentada por la Colombian Emerald Company), de suerte que el Gobierno quede en completa libertad para vender dichas acumulaciones ó existencias, las cuales se hallan hoy estancadas en Londres y Bogotá.

El proyecto anterior tendría para la Nación, entre otras muchas, las siguientes ventajas :

1.º — Todas las deudas directas ó de garantía, asumidas por la República, que hoy tienen muy diferentes y desproporcionadas cotizaciones en los mercados europeos, quedarían consolidadas en una sola deuda, que seguramente alcanzaría en breve tiempo una cotización cercana á la par, cosa que es indispensable si Colombia quiere conseguir futuros recursos en condiciones parecidas á las con que hoy pueden conseguirlos casi todas las otras Repúblicas sur-ameri-

canas. La anarquía de la cotización de las diversas deudas colombianas mantiene el crédito del país en una situación inestable ó dudosa, y en consecuencia hace receloso al capital extranjero, siendo esa una de las causas por las cuales las operaciones fiscales de Colombia se han celebrado hasta ahora en términos poco ventajosos para el país, y aún ha impedido el lanzamiento en Europa de negocios lucrativos creados por la industria ó el capital colombiano. En el año pasado, por ejemplo, no pudieron colocarse diversos empréstitos que hubieran desarrollado ferrocarriles y empresas agrícolas, porque á pesar de que la deuda externa del 3% se cotizaba alrededor del 48%, sin embargo algunas de las emisiones ferrocarrileras, garantizadas por la Nación con hipoteca especial de unidades de Aduana, que devengaban 6% de interés anual, no alcanzaban una cotización mayor del 75%.

2.º — Al quedar cancelada la deuda que hoy grava el Ferrocarril de la Sabana, la Nación podría disponer de sus productos, y éstos, como es sabido, aumentan diariamente y alcanzan en la actualidad á cerca de £30,000 anuales.

3.º — Todos los asuntos conexiónados con el Ferrocarril de Girardot, que hoy se encuentran tan complicados, quedarían arreglados de una manera definitiva y satisfactoria para la República, y contando ésta con suficiente dinero para solidificarlo y equiparlo, y viniendo á ser dicho ferrocarril propiedad exclusiva de la Nación, podría ésta disponer libremente de sus productos. No es aventurado suponer que ese ferrocarril, propiamente equipado y bien administrado, llegue pronto á producir cerca de £60,000 anuales.

4.º — Si el Gobierno resolviera aplicar parte de las £500,000 arriba mencionadas á la terminación de los asuntos pendientes sobre esmeraldas, tendría por ese lado la ventaja de poder disponer inmediatamente de las existencias ó acumulaciones de piedras que hoy se encuentran estancadas en Bogotá y en Londres, y que están avaluadas en más de £600,000, con las cuales podría el Gobierno principiar la conversión por oro del papel moneda que hoy circula en el país.

5.º — La garantía aduanera del 25% que sería necesaria para el nuevo empréstito es la misma que la Nación tiene dada en detal para las diversas deudas, á saber: Deuda externa, 15%; Ferrocarril de Girardot, 7%; y Empréstito de 1911, 3%. De manera que dicha garantía no se aumentaría, al paso que los dos ferrocarriles que hoy

están gravados además de dicho 25% — el de Girardot y el de la Sabana — quedarían, como se ha dicho, completamente libres y de propiedad exclusiva de la Nación.

6.º — El servicio del nuevo empréstito de £5.000,000 le costaría á la República, al 5% de interés anual y con $\frac{1}{2}$ % de amortización también anual, la suma fija de £275,000 por año. Lo que hoy paga la Nación por intereses de las mencionadas deudas es como sigue :

Deuda externa, 3% sobre	£2.687,800	...	£80,634
Ferrocarril Sabana, 5%	300,000	...	15,000
Empréstito de 1911, 6%	300,000	...	18,000
Ferrocarril Girardot, 6%	1.480,000	...	88,800
			<hr/>
Suman		...	£202,434

Por fondos de amortización está pagando hoy la República, anualmente, lo siguiente :

Sobre la deuda externa, $1\frac{1}{2}$ %	£40,317	
“ bonos ferrocarril Sabana, 1%	3,000	
“ Empréstito, 1911, $1\frac{1}{4}$ %	3,750	
		<hr/>
Suman	...	£47,067
		<hr/>
		£249,501

Sobre los bonos del ferrocarril de Girardot no se pagan actualmente fondos de amortización, pero apenas lo permitan los productos del ferrocarril principiarán á pagarse á razón de 2% anual, poco más ó menos, ; valdrán, pues, esos fondos de amortización...

£29,600

SUMA TOTAL £279,101

á lo cual debe añadirse las comisiones que hoy cobran los agentes ó intermediarios encargados del servicio de esas deudas.

De la anterior anotación puede verse que el servicio del nuevo empréstito por £5.000,000 será menor que lo que costará dentro de poco tiempo á la Nación el servicio de las deudas mencionadas ; y aun no tomando en cuenta los fondos de amortización de las emisiones del ferrocarril de Girardot, fondos que hoy no está pagando la Nación, el aumento aparente que en tal caso resultaría quedaría ampliamente compensado por todas las ventajas anteriormente explicadas, por las sumas que vinieran á producir los ferrocarriles de Girardot y de la

Sabana, que pertenecerían á la Nación, y finalmente por las £500,000 en dinero que la Nación recibiría inmediatamente.

6.º—Unificar las diversas deudas de Colombia en la forma arriba expresada sería, sin duda alguna, sentar el verdadero fundamento del crédito externo del país, pues al existir una cotización uniforme y satisfactoria para los bonos del nuevo empréstito, ni la Nación ni los particulares encontrarían las dificultades con que tropiezan cuando van á solicitar dinero á los mercados europeos; bastaría entonces demostrar la bondad del negocio de cuyo desarrollo se trate y llamar la atención al precio ó cotización uniforme de la deuda colombiana, que es el único termómetro para juzgar del crédito del país. Solamente después de hecha esa unificación sería cuando podrían los agricultores, los mineros y demás industriales de Colombia obtener el dinero que necesitaran para sus empresas particulares. Además, una unificación como la proyectada, llevada á cabo por un fuerte grupo de banqueros, sería estimada por el mundo financiero como una operación fiscal doblemente hábil por parte de Colombia, tanto por las ventajas directas é inmediatas que recibiría el país, como por la vinculación de éste á los banqueros que en ella intervinieran. Sería un error acometer esa unificación por el Gobierno solo, pues su influencia respecto de los tenedores de los papeles colombianos sería nula, y confiar la operación á banqueros que no fueran considerados estrictamente como de primer orden, no daría resultado alguno benéfico para la Nación; y

7.º—Finalmente, hay en la actualidad gran ventaja para Colombia en hacer lo más pronto posible la unificación de sus diversas deudas, en la forma explicada, para solucionar así las dificultades ó los embroglios que existen en algunas de ellas, y para aprovechar las actuales cotizaciones, que no siendo muy satisfactorias permitirían hoy á banqueros respetables hacer conversiones ventajosas. Algún tiempo más tarde y continuando, como indublemente continuará el Gobierno, sirviendo con puntualidad las expresadas deudas, las cotizaciones de éstas irán mejorando, aunque conservando la anarquía de que se ha hablado, y no podría entonces ningún grupo bancario aceptar las condiciones que hoy aceptaría para dicha unificación; al paso que los industriales del país y las entidades departamentales y municipales perderían precioso tiempo para obtener los recursos que necesitan para impulsar sus empresas y para construir las obras públicas indispensables, respectivamente.

BOGOTÁ, Octubre 18 de 1911.

DOCUMENTO N.º 3.

CONTRATO (1).

Entre los suscritos, á saber, por una parte, FRANCISCO RESTREPO PLATA, Ministro de Hacienda, y RICARDO HINESTROSA DAZA, Subsecretario del Tesoro, encargado del Despacho del mismo Ministerio, en representación del GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, parte que en adelante se llamará el *Gobierno*; y por la otra ALFRED MEYER, en representación y como apoderado de THE COLOMBIAN BANKING SYNDICATE, LIMITED, de Londres (entidad organizada por las firmas Speyer Brothers, Emile Erlanger & Co., London Bank of Mexico and South America, Ltd., y The Ethelburga Syndicate, Ltd., de Londres; Spitzer & Co. y Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, de París; y Speyer & Co., de Nueva York), parte que en adelante se llamará el *Sindicato*, — se ha celebrado el contrato contenido en las cláusulas siguientes:

PRIMERA. — Se han convenido entre el Gobierno y el Sindicato las bases y condiciones que constan en seguida para la celebración de un contrato posterior, que en adelante se llamará el *Contrato Definitivo*:

- (a) El Gobierno autorizará al Sindicato para emitir un nuevo empréstito colombiano por la suma nominal de cinco millones de libras esterlinas (£5,000,000) oro inglés, en bonos al portador, reembolsables á la par, que ganarán un interés anual del cinco por ciento (5%) pagadero en cupones semestrales y que tendrán un fondo de amortización del medio por ciento ($\frac{1}{2}$ %) también anual. La redacción

(1) La copia de este contrato me fué suministrada por conducto particular, y no trae firma. No he visto el documento original, ni copia auténtica de él. Hago esta salvedad por si hubiera discrepancia entre lo publicado y el original. — S. P. T.

de los bonos será determinada oportunamente por el Gobierno de acuerdo con el Sindicato, y su distribución en series y valores y demás detalles de la emisión serán fijados por el Sindicato de acuerdo con el Gobierno.

- (b) El Gobierno destinará invariablemente cada año para el servicio de ese empréstito la suma de doscientas setenta y cinco mil libras esterlinas (£275,000)—ó sea 5% de intereses y $\frac{1}{2}$ % de amortización sobre el monto original del mismo — y dicha suma será aplicada en primer término al pago de los cupones de intereses semestrales de los bonos que estén en circulación á la respectiva fecha, y el sobrante, cualquiera que fuere, á la amortización de bonos hasta la completa extinción del empréstito. La amortización se hará semestralmente, por medio de sorteo de bonos á la par, ó de compras en el mercado, según fuere preferible para el Gobierno en cada caso ; y las reglas relativas á dichos sorteos y compras se acordarán á su debido tiempo entre el Gobierno y el Sindicato, y todos los gastos ó costos que esas operaciones requieran serán de cargo del Gobierno, y no se tomarán del fondo de amortización.
- (c) El Gobierno pagará el valor nominal y los intereses de cada uno de los bonos que hagan parte de dicho empréstito en las fechas y lugares que en ellos se estipule ; y para garantizar esa obligación el Gobierno gravará especialmente el veinticinco por ciento (25%) de la Renta Nacional de Aduanas en el Atlántico, y apropiará ó destinará el producto de ese veinticinco por ciento al servicio del empréstito, en la forma siguiente : Se designará por el Sindicato un Agente en Bogotá, que deberá ser un Banco ó casa bancaria á satisfacción del Gobierno, y éste entregará á dicho Agente, en el curso del mes de Enero de cada año, certificados ó estampillas de diversos valores, emitidos *ad hoc*, por una suma total igual al veinticinco por ciento (25%) del monto á que haya ascendido la Renta de las Aduanas Nacionales del Atlántico en el año inmediatamente anterior, según los datos que suministre el Ministro del Tesoro. Dichos certificados ó estampillas serán vendidos por el expre-

sado Agente á los importadores y exportadores, á la par, y el Gobierno ordenará que los pagos por derechos en las Aduanas del Atlántico se hagan así: el setenta y cinco por ciento (75%) en dinero y el veinticinco por ciento (25%) restante en los expresados certificados ó estampillas. Con el producto de éstos el Agente remitirá á Europa los fondos necesarios para atender al servicio del empréstito (intereses, fondo de amortización y comisiones) así: hará diez remesas en cada año, ó sean cinco remesas por semestre, cada una por la suma de veintisiete mil quinientas libras esterlinas (£27,500) más la décima parte de las comisiones que el servicio anual del empréstito en Europa requiera, y dichas remesas deberán salir de Bogotá durante los primeros siete días de cada uno de los primeros cinco meses del semestre respectivo, de manera que la totalidad de cada cupón semestral se encuentre en Europa desde un mes antes de su vencimiento. El Agente, al fin de cada mes, formará la cuenta de los certificados ó estampillas vendidos, y entregará al Gobierno el saldo en dinero que resulte á su favor por razón de esas ventas, deduciendo previamente el monto de la remesa que deberá hacer durante los primeros siete días del mes siguiente y la comisión que se haya pactado entre el mismo Agente y el Gobierno. Si en uno ó más meses la venta de certificados ó estampillas llegare á ser inferior á la suma necesaria para hacer la remesa mensual explicada, la diferencia se tomará del producto de la misma venta en el mes ó meses siguientes; y si al principiar el quinto mes de un semestre no se hubiere alcanzado á formar con el producto de los mismos certificados ó estampillas la suma de ciento treinta y siete mil quinientas libras esterlinas (£137,500) que el servicio semestral del empréstito requiere más la comisión correspondiente á dicho servicio, entonces el Gobierno se entenderá sin demora con el Agente á fin de que precisamente se coloque en Europa con la anticipación de que se ha hablado la totalidad de dicha suma y de la comisión mencionada, cubriendo el Gobierno la diferencia con el producto de la venta de certificados ó estampillas en los meses siguientes, y con los fondos y demás rentas comunes de la Nación cuando ello fuere necesario. La

comisión ó remuneración que se pacte con el Agente por los servicios que han quedado explicados será de cargo del Gobierno. En el caso de que la Renta de las Aduanas en el Atlántico no alcanzare en algún año á la suma de ocho millones de pesos oro (8.000,000), la garantía arriba estipulada se elevará á treinta por ciento (30%) de dicha Renta, y la entrega de certificados ó estampillas se elevará igualmente á treinta por ciento (30%); pero al llegar ó pasar el monto de la misma Renta á ocho millones de pesos (8.000,000) anuales, disminuirá de nuevo la garantía al supradicho veinticinco por ciento (25%).

(d) Pasados once años desde la aprobación por el Congreso del Contrato definitivo, el Gobierno podrá, en cualquier tiempo, aumentar el fondo de amortización del empréstito, y también podrá amortizar á la par los bonos que estén en circulación, pero para esto deberá dar aviso á quien corresponda con una anticipación no menor de seis meses.

(e) La emisión del empréstito se hará de la manera y en la época en que el Sindicato lo juzgue oportuno, disponiendo el Sindicato libremente del producto del empréstito, pero obligándose dentro de un año de plazo desde el día en que fuere aprobado por el Congreso de Colombia el Contrato definitivo, á lo siguiente :

1.º — A recoger y entregar al Gobierno todos los bonos existentes de la Deuda consolidada del 3%; los del empréstito al 5% de 1906, garantizado por el Ferrocarril de la Sabana; los del empréstito al 6% hecho en París por la Banque Alsacienne en Febrero de 1911, y los de las cuatro emisiones al 6% hechas por la Compañía del Ferrocarril de Girardot (Colombian National Railway Company, Limited). El monto total de esos bonos hoy es de cuatro millones quinientas cincuenta y seis mil libras esterlinas (£4.556,000), distribuido así :

Deuda consolidada, dos millones cuatrocientas ochenta y seis mil seiscientas libras

(£2.486,600); Ferrocarril de la Sabana, doscientos ochenta y nueve mil cuatrocientas libras (£289,400); Empréstito de 1911, trescientas mil libras (£300,000), y Ferrocarril de Girardot, un millón cuatrocientas ochenta mil libras (£1.840,000).

2.º — A hacer cancelar la hipoteca que hoy grava el Ferrocarril de la Sabana por causa del aludido empréstito de 1906.

3.º — A liquidar la Compañía del Ferrocarril de Girardot (Colombian National Railway Company, Limited), entablado los juicios y acciones necesarias y haciendo los arreglos respectivos con los tenedores de las obligaciones hipotecarias y con los accionistas de la Compañía; y á entregar al Gobierno esa empresa libre de todo gravamen, de suerte que la Nación, además de la nuda propiedad, tenga el completo goce y usufructo de la mencionada empresa; y

4.º — A entregar al Gobierno la suma de seiscientos setenta y dos mil libras esterlinas (£672,000) en dinero, así: la mitad, ó sean trescientas treinta y seis mil libras (£336,000), tres meses después de la aprobación por el Congreso del Contrato definitivo; y la otra mitad tres meses después.

(f) El Gobierno, para facilitar al Sindicato el cumplimiento de las obligaciones especificadas en la base (e) ordinal 3.º, cederá al Sindicato los derechos y acciones que hoy tiene para con la Colombian National Railway Company, Limited, como accionista y como acreedor de dicha Compañía; siendo entendido que si el Sindicato lograre cobrar en todo ó en parte los créditos que el Gobierno le ceda, entregará su producto al Gobierno, pues la cesión tendrá solamente por objeto capacitar al Sindicato para obtener la liquidación en Londres de la mencionada Compañía.

- (g) En lo tocante al empréstito de 1906 que grava el Ferrocarril de la Sabana y al emitido en 1911 por la Banque Alsacienne, el Gobierno cederá al Sindicato los derechos que actualmente tiene y por medio de los cuales puede recoger dichos empréstitos antes de sus respectivos vencimientos; y el Sindicato podrá ejercerlos directamente, ó por conducto del Gobierno ó de los Agentes de éste. Tales derechos son los que dan al Gobierno los contratos vigentes sobre los mismos empréstitos, de los cuales contratos tiene conocimiento el Sindicato.
- (h) La obligación del Gobierno de pagar intereses, fondo de amortización y comisiones del nuevo empréstito por cinco millones de libras esterlinas (£5,000,000) en la forma atrás determinada, comenzará el día de la emisión del mismo, y por tanto, en esa misma fecha cesará su obligación de pagar intereses, fondo de amortización y comisiones sobre las deudas enumeradas en la base (e) ordinal 1.º Con todo, en el curso del año señalado al Sindicato para recoger éstas, el Gobierno continuará sirviéndolas como en la actualidad hasta que ellas queden recogidas, y el Sindicato al recogerlas reembolsará al Gobierno lo que éste haya pagado por ese motivo después de emitido el nuevo empréstito.
- (i) Si en la fecha en que fuere aprobado el Contrato definitivo por el Congreso hubiere disminuido el monto de cualquiera de las emisiones de bonos mencionadas en la base (e) ordinal 1.º, por causa de amortizaciones hechas por el Gobierno, podrá éste exigir del Sindicato el reembolso de las sumas empleadas en tales amortizaciones.
- (j) Si por cualquiera causa distinta de amortizaciones no todos los bonos de las emisiones mencionadas en dicha base (e) ordinal 1.º pudieren ser recogidos por el Sindicato dentro del año pactado en la misma base, el Sindicato entregará al Gobierno en bonos del nuevo empréstito la suma correspondiente á los bonos no recogidos, computados unos y otros á los tipos ó cotizaciones que se hayan pactado al hacer el Sindicato las conversiones que se propone efectuar.

- (h) El presente Contrato y los que en su desarrollo se celebren entre el Gobierno y el Sindicato, ó entre éste y cualquier individuo ó entidad, quedarán exentos en Colombia de todo impuesto de timbre ó estampilla y registro. Asimismo, los bonos del nuevo empréstito y sus cupones no pagarán en Colombia ningún impuesto ó contribución nacional ó seccional, existente ó futura, ya circulen dentro ó fuera del país.
- (i) Si las ganancias ó utilidades que el Sindicato obtuviere en la ejecución y desarrollo del Contrato definitivo excedieren de la suma neta de doscientas mil libras esterlinas (£200,000), el exceso se dividirá por partes iguales entre el Gobierno y el Sindicato. El Sindicato tendrá, sin embargo, completa libertad tanto para desarrollar con terceros todas las partes de dicho contrato en la forma que estime conveniente, como para hacer todos los gastos que estime necesarios en la preparación, celebración y desarrollo del mismo Contrato, ó de cada una de sus partes. Dentro de los seis meses siguientes á la terminación del año estipulado en la base (e), ó antes si antes de tal año ya estuvieren terminadas todas las operaciones que comprenderá el desarrollo del Contrato definitivo, el Sindicato presentará al Agente Fiscal de Colombia en Londres, la liquidación de utilidades que corresponda al Gobierno, y dicho Agente podrá verificar esa liquidación, examinando los comprobantes respectivos por conducto de los abogados (solicitors) del Gobierno en Londres, dentro de los noventa días siguientes á la fecha en que ella le fuere presentada. Para hacer dicha liquidación, el Sindicato tendrá en cuenta ó computará todos los gastos preliminares que en estudios, viajes, publicaciones, etc., ha hecho y continuará haciendo hasta la aprobación por el Congreso del Contrato definitivo, gastos que no excederán de la suma de veinte mil libras esterlinas (£20,000) y que no incluirán ningún pago relacionado con la adquisición de opciones, compra de bonos, gestiones de abogados en Europa, ni cualquiera otro desembolso que el Contrato definitivo exija, sino únicamente los gastos preliminares explicados.

SECUNDA.—El presente Contrato será presentado lo más pronto posible por el suscrito Meyer á la definitiva aprobación de los Directores de The Colombian Banking Syndicate, Limited, de Londres, y éstos deberán manifestar al Gobierno antes del día 30 de Abril del corriente año si lo aceptan en firme. A más tardar el día 30 de Mayo, ó sea un mes después, el Sindicato deberá manifestar cuáles serán la casa ó casas emisoras, y éstas al mismo tiempo harán constar de modo fehaciente, ante el Agente Fiscal de Colombia en Londres, que ella ó ellas garantizan el cumplimiento de las obligaciones mencionadas en la cláusula primera, base (e); hecho lo cual se procederá á redactar y firmar el Contrato definitivo, contrato que se celebrará dentro de las bases y condiciones estipuladas en el presente y que deberá estar listo antes del 20 de Julio de este año, para ser presentado por el Gobierno á la aprobación del Congreso que entonces deberá reunirse. El Gobierno defenderá dicho contrato definitivo ante el Congreso, haciendo ver las ventajas que él entraña para el país y los motivos que ha tenido para celebrarlo; pero es entendido que sin la aprobación del Cuerpo legislativo no obligará á la Nación tal Contrato definitivo.

TERCERA.—A buena cuenta del primer contado de trescientas treinta y seis mil libras esterlinas (£336,000) mencionado en la cláusula primera, base (e) ordinal 4.^o, el Sindicato avanzará, ó hará que alguno de los miembros de él avance, al Gobierno la suma de cien mil libras esterlinas (£100,000), suma que será entregada al Agente Fiscal de Colombia en Londres en el curso del mes de Abril del presente año (ofreciendo el suscrito Meyer hacer todo esfuerzo por que esa entrega se verifique lo más pronto posible), á fin de que el Gobierno aplique ese dinero á compra de material rodante que necesitan los Ferrocarriles de Girardot y la Sabana; y ese avance estará sujeto á las condiciones siguientes:

- (a) El Sindicato ó banquero que se convenga entregará la expresada suma de cien mil libras esterlinas (£100,000) al Agente Fiscal de Colombia en Londres, contra recibo de Libranzas giradas por el Gobierno sobre las Aduanas Nacionales en el Atlántico por un valor de ciento ocho mil libras esterlinas (£108,000), ó sea el capital avanzado más una prima de ocho mil libras. Dichas libranzas, en lo correspondiente á las cien mil libras esterlinas, ganarán intereses, á la rata del seis por ciento (6%) anual desde

la fecha de su entrega hasta el día en que sean amortizadas.

- (b) En caso de que el Congreso apruebe el Contrato definitivo, el Sindicato deducirá del primer contado de trescientas treinta y seis mil libras esterlinas (£336,000) de que se ha hablado, la suma avanzada de cien mil libras (£100,000) más los intereses correspondientes al seis por ciento (6%) anual desde la fecha de su entrega al Gobierno hasta el día en que venza dicho primer contrato, y devolverá canceladas al Gobierno todas las Libranzas que haya recibido.
- (c) En caso de que el Contrato definitivo no fuere aprobado por el Congreso, los tenedores de dichas libranzas podrán recaudarlas en las Aduanas del Atlántico desde el vigésimo-segundo mes en adelante después de emitidas, por contados de treinta y seis mil libras (£36,000) mensuales, de manera que dentro de dos años desde la fecha de su emisión, queden todas debidamente amortizadas. Los administradores de las Aduanas pagarán las dichas libranzas con sus respectivos intereses, liquidando éstos á la presentación de las mismas. El Gobierno podrá evitar la presentación de las libranzas en las Aduanas, remitiendo los fondos necesarios para recogerlas al Consulado General de Colombia en Londres, pero en ese caso deberá avisarlo desde dos meses antes de que principien á vencerse.

CUARTA. — Si el Sindicato presentare al Gobierno antes ó durante la reunión del próximo Congreso una propuesta referente á la amortización del papel-moneda y el establecimiento de uno ó varios Bancos de emisión en el país con capital extranjero, el Gobierno negociará preferentemente con el Sindicato sobre dichos asuntos, en igualdad de circunstancias, si el Congreso le diere las autorizaciones respectivas. Y

QUINTA. — Este contrato será sometido á la aprobación del Excelentísimo Señor Presidente de la República, sin que ello signifique que deje de ser indispensable la del Congreso para la validez y efecto del Contrato definitivo, según se estipuló en la parte final de la cláusula segunda del presente.

Para constancia se firma el presente documento en tres ejemplares, en Bogotá, á veinte de Enero de mil novecientos doce.