

2678

EL

CONTRATO DONOUGHMORE

EL CONTRATO DONOUGHMORE.

Deseosos de contribuir á ilustrar al público sobre un asunto de tan vital importancia para el país, como es el arreglo celebrado con el representante de los Tenedores de nuestra deuda externa, damos cabida en las columnas de nuestro diario al siguiente estudio que del contrato ha hecho una de las personas mas versadas en finanzas y de mas imparcial criterio.

Sin hacer nuestras todas sus apreciaciones, ni presentar sus juicios como aceptados por nosotros sin reserva alguna, nos complaceremos sí, que la lectura de este interesante artículo sea útil y oportuna para iluminar el sendero, por donde ha de dirigirse el Congreso al resolver definitivamente sobre tan trascendental negociado.

Señor Director de «El Comercio».

En vista de las diversas observaciones que se han hecho á las cláusulas del contrato celebrado con los Tenedores de Bonos, hemos creído conveniente hacer una breve explicacion de cada una de ellas, para ponerlas al alcance de toda clase de personas, y para que no se extravíe el juicio público con interpretaciones antojadizas. Tal es el objeto del siguiente trabajo, que si Ud. lo juzga útil y de actualidad, se servirá cobijarlo en las columnas de «El Comercio».

Cláusula 1.^a—El Comité de los Tenedores de Bonos en representacion de éstos, releva al Gobierno del Perú, plena, absoluta é irrevocablemente de toda responsabilidad por los empréstitos de 1869, 1870 y 1872.

Si hay obligacion de pagar la deuda contraída, si su cancelacion ha de restablecer el crédito perdido, si el restablecimiento del crédito facilitará la adquisicion de capitales para invertirlos en el país, la cláusula primera satisface por completo todas estas necesidades, desde que por ella queda el Perú relevado, plena, absoluta é irrevocablemente de toda responsabilidad por los Empréstitos pendientes, que por capital é intereses representan hoy 50 y tantos millones de libras esterlinas.

Segun los términos claros y precisos de esa cláusula, los acreedores y el deudor estipulan precisamente que el simple hecho de ponerse en vigencia el contrato, hace desaparecer el respectivo carácter de acreedores y de deudor, es decir, que el Perú nada debe, que no tiene responsabilidad de ningun género por lo que ha debido, que hace suyo definitivamente lo que recibió por los empréstitos, y que en lugar de deudor, se convierte en contratante del convenio á que se refieren las cláusulas posteriores.

El significado y los términos mismos de la cláusula revelan la diferencia que existe entre ella y la 19.^a del contrato modificado y á que se contrajo la oposicion de Chile el año anterior de 1887. Por esta última, los acreedores se obligaban á entregar al deudor la mitad de los Bonos debidamente cancelados, reservándose el derecho de cobrar la otra mitad á quien corresponda. Esta reserva fué la que originó la citada oposicion. A mérito de ella, el Supremo Gobierno declaró ante el Congreso que aun no era llegado el momento de someter el contrato á su aprobacion. Fué, pues,

necesario modificar la cláusula, limitándola á lo que podía estipularse entre deudor y acreedor, esto es, lo relativo á sus respectivos derechos, sin reconocer el Perú la reserva expresada, que por referirse á tercera persona, no podía ser objeto de estipulación entre los contratantes. En esta virtud, la cláusula actual no reconoce en los acreedores el derecho de reclamar nada contra nadie, ni recuerda siquiera la existencia de algun derecho á este respecto. Por eso expresa únicamente la idea de que el Perú, deudor, queda relevado de toda responsabilidad por los empréstitos y los acreedores sin derecho alguno para reclamarle nada.

A consecuencia de la oposicion antes recordada, los Tenedores de Bonos y el Gobierno inglés en su apoyo, procuraron salvar la dificultad que se les presentaba. Por esto y por la iniciativa que el Gobierno de S. M. Británica tomó, manifestando al del Perú que se ocupaba del asunto con la esperanza de llegar á una conclusion satisfactoria, ha debido estarse en expectativa, hasta que el mismo Gobierno inglés pidió que se aceptara un representante de los Tenedores para tratar de todas las modificaciones necesarias del contrato Aranibar, entre las que figuraba la mencionada cláusula 19.^a, que ha sido variada en los términos de la actual cláusula 1.^a, y cuya estipulacion ha sido acordada para hacer desaparecer el obstáculo que se oponía á la que ha sido sustituida con ella. Por su contenido, pues, y por su especial objeto, tal cláusula pone á un lado toda observacion en contrario.

Cláusula 2.^a—El Gobierno del Perú cede á los Tenedores de Bonos de los empréstitos referidos, todos los ferrocarriles del Estado, y los pondrá en posesion de ellos, tales como hoy se encuentran, por el término de sesenta y seis años, contados desde la entrega de dichos ferrocarriles. Hallándose sujeto el ferrocarril de Paita á Piura al contrato de 30 de Setiembre de 1886, los Tenedores solo tomarán posesion material de él á la espiracion de dicho contrato; sustituyéndose entretanto en todos los derechos y obligaciones que el Gobierno tiene por el citado contrato, y contándose el término de la posesion de este ferrocarril desde que entre en vigencia el presente contrato. Los ferrocarriles á que se refiere esta cláusula son los siguientes:
De Mollendo á Arequipa,
De Arequipa á Puno,

De Juliaca á Santa Rosa,
De Pisco á Ica,
Del Callao á Chila,
De Lima á Ancon,
De Chimbote á Suchiman,
De Pacasmayo á Yonan y Guadalupe,
De Salaverry á Trujillo y Ascope,
De Pita á Piura.

Los Tenedores gozarán durante cinco años contados desde la entrega de cada ferrocarril, del derecho exclusivo de hacer las prolongaciones de los ferrocarriles comprendidos en la nomenclatura que precede. El Gobierno del Perú cede tambien á los Tenedores de Bonos todas las obras construidas en la prolongacion de las líneas férreas antes mencionadas, en el estado en que se encuentran. Este derecho caduca á los cinco años, si los Tenedores no han aprovechado de esas obras para prolongar las respectivas líneas.

El Gobierno del Perú cede á los Tenedores de Bonos los ferrocarriles que esta cláusula menciona en su primera parte. Desde que los empréstitos se aplicaron y fueron contraídos en parte para la construccion de esos ferrocarriles, ya que los Tenedores no han sido pagados, subsistiendo por tanto la hipoteca legal de las obras hechas con las sumas prestadas, justo sería que pasara á poder de los Tenedores el dominio absoluto y perpetuo, en pago de la porcion del préstamo empleado en ellos. Sin embargo, la cláusula solo estipula que los Tenedores tomarán esos ferrocarriles por el término de 66 años, de modo que al fenecimiento del plazo vuelvan á ser del dominio del Estado, lo que significa recibir en pago el simple usufructo problemático de los ferrocarriles; siendo de notarse que para percibir ese usufructo es indispensable emplear los capitales que han de servir para la conservacion, mejora y explotacion de lo existente, así como para la construccion de lo que por necesidad debe hacerse de nuevo.

Verdad es que en la segunda parte de la misma cláusula aparece el Gobierno concediendo el derecho de hacer las prolongaciones correspondientes y el de aprovechar con tal objeto las obras existentes en los lugares á que las prolongaciones se extiendan; pero tambien es cierto, que semejantes derechos suponen en realidad obligaciones onerosas para los constructores y verdaderas conveniencias para el Estado, si se hace

un exámen imparcial de la estipulacion.

Las prolongaciones son de inevitable necesidad en muchas líneas para que éstas puedan ser productivas. Así, los Tenedores deberán hacerlas necesariamente empleando el capital respectivo, y esto para devolver esas obras nuevas y complementarias, junto con los ferrocarriles que reciben, luego que el plazo se venza. Al hacer tales obras nuevas, es forzoso tomar lo que exista en la línea de las prolongaciones para mejorarlo, para conservarlo, para impedir que se destruya, para que el Estado lo reciba en su oportunidad. Segun esto, no es una cesion gratuita de lo que hay, ni el gratuito reconocimiento de un derecho, sino verdaderas conveniencias públicas lo que se estatuye en la segunda parte de la cláusula que nos ocupa.

Cláusula 3.^a El Gobierno del Perú concede á los Tenedores de Bonos el libre uso de los muelles de Mollendo, Pisco, Ancon, Chimbote, Pacasmayo, Salaverry y Payta para el tráfico de sus carros y de los materiales que necesiten para la construccion ó reparacion y explotacion de las líneas férreas y sus ramales.

Los Tenedores de Bonos podrán desembarcar en el puerto y por el muelle de Ancon, los materiales destinados á la construccion, reparacion y explotacion de las líneas de Lima á la Oroya y sus continuaciones ó ramales. La carga que se embarque y desembarque en los muelles antedichos estará sujeta á las formalidades prescritas en los Reglamentos de Aduana.

Los Tenedores de Bonos van á traer capitales del extranjero en todos los materiales que se necesitan para reparar y mejorar las líneas existentes y para construir las nuevas, así como para conservarlas todas en el buen estado que exige una administracion seria y en que deben mantenerse para devolverlas al Estado al vencimiento del plazo. Siendo esto así, es claro que toda traba por parte del Gobierno sería injustificable, á parte de otras consideraciones, por la proteccion que merecen todas las obras públicas, mucho mas si se trata de los ferrocarriles que han de volver al dominio de la Nacion. Por eso, la cláusula estipula que los Tenedores tendrán el libre uso de los muelles que en ella se determinan, tan solo para los materiales de los ferrocarriles.

Siendo el uso el derecho de servirse de una cosa ajena, la cláusula no solo no priva al Estado de la propiedad de los muelles, sino que la reconoce expresamente. El Supremo Gobierno continúa con el dominio exclusivo sobre todos esos muelles y solo permite que hagan uso de ellos los Tenedores para el tráfico de sus carros y de los materiales que introduzcan para las líneas férreas. Tal uso, queda de hecho remunerado con el movimiento que dá el aumento de tráfico. Hoy que los muelles de toda la costa, principiando por los del Callao, están desiertos, bien se comprende que la gente que allí espera ocupacion para satisfacer las necesidades del dia, mirará con placer que vengan buques llenos de materiales para vivir con el transporte de ellos, y con todas las combinaciones y movimiento que el tráfico produce.

Cláusula 4.^a El Gobierno del Perú concede á los Tenedores de Bonos: El derecho de navegar libremente en el lago Titicaca, siempre que las naves lleven la bandera peruana. Los vapores de propiedad del Estado que navegan actualmente en dicho lago. El uso del agua que va de Arequipa á Mollendo.

Tres aparentes concesiones contiene esta cláusula: la de navegar libremente en el lago Titicaca; la de emplear en servicio de los ferrocarriles los vaporitos que existen ahora en ese lago; y la de usar el agua que vá de Arequipa á Mollendo.

Si no se permitiera la libre navegacion en el lago, se impediria el empleo de un medio eficaz para aumentar el tráfico en la línea férrea de Puno, es decir, ese tráfico que es un elemento poderoso de vida para la Capital de un Departamento importante. La libre navegacion traerá consigo el empleo de capitales para facilitar y hacer mas activa la comunicacion entre todos los puertos de nuestro primer lago, y traerá tambien como consecuencia, mayor actividad en los negocios, comerciales ó de otro género, en esas poblaciones y en las que con ellas tienen relaciones de interes. Sin la libre navegacion, continuará el estado actual de cosas, esto es, la falta de movimiento, de accion, de vida, que vendrán necesariamente si el tráfico del ferrocarril se combina con un mayor ensanche y facilidades en la navegacion.

Entregando el Estado los vaporitos que actualmente tiene, se liberta de una carga y la trasfiere á los Te

nedores de Bonos, que deben repararlos y conservarlos para que ayuden en el lago al movimiento general de ensanche.

El agua que vá de Arequipa á Mollendo exige el cuidado de conservacion y reparacion de la cañeria que la conduce para el servicio del pueblo, es decir, para el uso comun. Conceder pues ese uso á la Empresa, no es sino reconocerle el derecho que todos tienen, imponiéndole á ella sola las cargas de conservacion y reparacion.

Si los Tenedores van indudablemente á obtener algun provecho por la libre navegacion y por el empleo de los vaporitos actuales y del agua de Mollendo, el Estado y el público aprovechan de todos los beneficios en mucha mayor escala, pues no solo se libertan de los gravámenes consiguientes, sino que al mismo tiempo reportan las ventajas que deben necesariamente conseguirse.

Cláusula 5.ª El Gobierno del Perú cede á los Tenedores de Bonos, todos sus derechos contra los Tenedores presentes ó pasados de los ferrocarriles y contra los constructores de éstos, con la condicion aceptada por los Tenedores de Bonos, de que dichos Tenedores de Bonos asuman la responsabilidad por cualesquiera reclamaciones que los expresados tenedores ó constructores de los ferrocarriles tengan contra el Gobierno; así como los gravámenes que pesan sobre dichos ferrocarriles.

En documento separado se determinarán los derechos que se ceden y las responsabilidades que se imponen por esta cláusula á los Tenedores de Bonos, á quienes el Gobierno no saneará cualesquiera otras responsabilidades que pesen sobre los ferrocarriles ademas de las que expresamente se determinen.

Por esta cláusula se establece que el Gobierno del Perú hace á los Tenedores de Bonos la cesion de todos sus derechos contra los poseedores y constructores de los ferrocarriles, imponiéndoles la obligacion de asumir la responsabilidad por las reclamaciones de esas personas contra el Estado. Como lo manifiesta el documento separado á que la cláusula se refiere, la verdad de las cosas es que no hay tal cesion de derechos, y que realmente los Tenedores asumen la expresada responsabilidad sin compensacion.

El referido documento privado ha-

ce la enumeracion de los derechos cedidos en el órden siguiente:

1.º El valor pagado al constructor de la seccion de Chicla á la Oroya en todo lo que falte para dejarla concluida. ¿Está reconocido que el constructor debe? ¿Los Tenedores, caso de existir la deuda, podrán cobrarla? Puede asegurarse que los Tenedores de Bonos nada obtendrán á este respecto.

2.º El exceso pagado al constructor sobre el valor de toda la línea hasta la Oroya. No sabemos que haya deuda del constructor por esta causa, pues parece que existe al contrario una reclamacion por el saldo final de cuentas. Ademas, ¿qué harían los Tenedores para determinar el importe de lo que el constructor pudiera deber? ¿Sus herederos ó representantes no podrían negar la deuda, y aun demandar por lo que á su juicio se les debiera? ¿Cómo, en tantos años trascurridos, el Supremo Gobierno no ha podido determinar el monto y hacer la cobranza?

3.º El exceso pagado al constructor del ferrocarril de Pacasmayo. Aparte de reclamaciones y juicios existentes relativamente á este ferrocarril; ¿por qué el Gobierno no ha cobrado antes de ahora ese exceso? ¿Cuándo podrán cobrarlo los Tenedores? ¿No resultará de la cobranza la declaratoria de que el que cobra es el que debe pagar?

4.º El importe de las obras complementarias del ferrocarril de Salaverry. Es público y notorio que sobre este asunto hay pleito pendiente y reclamaciones diplomáticas. ¿Deberán los Tenedores poner término favorable á ese pleito y á esas reclamaciones para obtener algo? Cuando el Gobierno no lo ha podido hacer, no parece probable que los Tenedores lo hagan.

5.º La deuda á favor del Fisco por el ferrocarril de Payta. Llama la atencion que al Gobierno le deban todos los constructores, que á todos les haya pagado con exceso, que no haya podido cobrar á ninguno, y que éstos se llamen derechos que se ceden á los Tenedores.

6.º Los productos de la administracion del ferrocarril de la Oroya. Para suponer derecho á tales productos se invoca el contrato de Febrero del 77, que tenia por base la entrega al contratista de 200 mil toneladas de guano, y la garantía por los empréstitos que se hicieran. Como el Supremo Gobierno nada dió, no parece racional que tenga derechos, cuando faltó el fundamento principal del contrato que impidió su ejecucion.

Es tan evidente que el Gobierno no ha hecho cesion de ningun género, que despues de su nomenclatura de pretendidos derechos, ha cuidado de estipular que no responde ni por la eviccion ni por el saneamiento, es decir, que no se obliga á defender sus supuestos derechos, que es en lo que consiste la eviccion, ni á responder por los vicios ocultos que pueden hacer ilusorios esos derechos, que es lo que significa el saneamiento.

En cambio, las responsabilidades que se hacen pesar sobre los Tenedores, son reales y positivas, y aparecen de la siguiente nomenclatura:

1.º Las que pretenden hacer efectivas contra el Supremo Gobierno los Srs. Thorndike y Watson con relacion á los ferrocarriles del Sur. Aunque no está fijado su monto, es de pública notoriedad que se hacen ascender á una fuertísima suma.

2.º Las que pretenden hacer efectivas los SS. Larrañaga y Dubois respecto del ferrocarril de Salaverry. El monto es tambien desconocido; pero entre ellas se cuenta el importe de los Bonos emitidos, que asciende á una considerable cantidad.

3.º Las responsabilidades que pueden exigirse por don Miguel P. Grace relativamente al ferrocarril de la Oroya. El monto es así mismo desconocido.

4.º La responsabilidad referente al derecho que el Sr. Larrañaga pudiese alegar sobre los bonos del ferrocarril de Salaverry, depositados en la Caja Fiscal y en el Banco de Londres, aparte, bien entendido, del pago y cancelacion de los bonos circulantes y de sus intereses de que se ha hecho ántes mención, que importan £ 64,285.

5.º La responsabilidad por la deuda del Estado á favor del Sr. Schreit müller, que asciende á £ 10,857.

6.º La responsabilidad por el precio de la propiedad de la Estacion de los Desamparados, fijado en 14,285 £.

7.º Responsabilidad de cancelar el crédito del señor Revoredo, proveniente de unos Bonos por 100 mil soles y sus intereses, y de unos terrenos y cuyo monto no es conocido.

Los pretendidos derechos cedidos, si no se traducen en responsabilidades del que quiera ejercitarlos al final de los pleitos y reclamaciones diplomáticas existentes, ó que se promuevan, serán al menos ilusorio; de manera que para no correr los riesgos de una solucion adversa, tales derechos no se ejercitarán siquiera. Entre tanto, las responsabilidades valorizadas, que son las menos,

porque las desconocidas en su monto son en mucho superiores, ascienden, como se acaba de ver, á £ 89,427.

Cláusula 6.ª El Gobierno del Perú cede á los Tenedores de Bonos, el derecho de explotar el guano descubierto que exista en el territorio de la República, sujetándose á las condiciones del Tratado de paz entre el Perú y Chile, en todo lo que se refiere á la explotacion y venta de ese abono.

Se reputa como guano descubierto para los efectos de esta cláusula, todo aquel cuya situacion indiquen de un modo preciso los Tenedores de Bonos dentro de dos años de la vigencia del presente contrato, aun cuando fuese denunciado ó descubierto despues de la presente fecha.

El Gobierno del Perú cede igualmente á los Tenedores de Bonos el sobrante que quede del cincuenta por ciento del guano de las Islas de Lobos, que le corresponde segun el Tratado de Ancon, despues que sea cubierto con los productos de dicho cincuenta por ciento lo que el Perú adeuda á Chile por obligaciones contraidas y adelantos recibidos por la Administracion Iglesias; y cuya suma sujeta á liquidacion no excederá de dos millones de soles.

La presente estipulacion no impide que el Gobierno del Perú consuma el guano que sea necesario para su agricultura, y á este fin queda tambien reservado el guano que pueda existir en las Islas de Chincha, sobre el cual conservará el Perú la propiedad exclusiva.

Por esta cláusula se cede á los Tenedores el derecho de explotar el guano descubierto que existe en el territorio de la República. En ella se estipula claramente que los cesionarios se sujetarán á las condiciones del tratado de Ancon, de manera que la cesion no puede ser objetada por el Gobierno de Chile y este se entenderá, en lo relativo al abono, no con el Gobierno del Perú, sino con los Tenedores. Estos, en consecuencia, cobrarán, como se establece en la misma cláusula, el sobrante que quede á favor del Perú del 50 % del guano de las Islas de Lobos que le corresponde, siendo entendido que ese sobrante será el que quede despues de cubiertas las obligaciones contraidas y adelantos recibidos, que ascienden á dos millones de soles. Si el 50 % produce mas de esta suma, los Tenedores tomarán el exceso, cu-

ya existencia es problemática, desde que, hasta el momento actual y en todos los años trascurridos, el Perú no ha percibido nada á este respecto.

La explicacion que la cláusula dá para determinar lo que debe reputarse como guano descubierto, revela, en primer lugar, que es muy poco el guano conocido de que puede aprovecharse al presente y que, lo que principalmente se cede á los Tenedores, son los depósitos que ellos deben señalar de un modo preciso, esto es, indicando su situacion, diciendo donde están, haciéndolos conocer. Así, lo estipulado importa para los Tenedores la obligacion de buscar esos depósitos haciendo los gastos precisos para poder explotar el abono, con lo cual, si bien pueden reportar beneficios, aparte de otras ventajas para el país, éste tendrá todas las que se derivan del aumento en la exportacion que viene á pagar ó equilibrar la importacion.

Por lo consignado en la cláusula, el Perú de nada se desprende, cubre responsabilidades positivas, se evita cuestiones y molestias, obtiene beneficios directos y ademas se reserva, como se expresa al final de la misma cláusula, el derecho de consumir el guano necesario para su propia agricultura, y de un modo especial el que existe en las Islas de Chincha.

Cláusula 7.^a El Gobierno del Perú entregará al Comité, comenzando desde que se ponga en vigencia este contrato, treinta y tres anualidades de ochenta mil libras esterlinas cada una, en la forma que á continuacion se expresa.

El Administrador ó Jefe de la Aduana del Callao entregará mensualmente al Banco que el Comité nombre, la proporcion correspondiente á la anualidad con preferencia á todo otro desembolso. Si en la ejecucion de este especial deber que se impone á la Aduana se presentase alguna dificultad ó duda, la comision de Crédito Público, que se encargue del servicio de la Deuda interna, queda autorizada para dictar las medidas que convengan al fiel y exacto cumplimiento de esta estipulacion, cuya observancia se considerará como una de sus atribuciones.

Si por cualquier evento el Banco no recibiese el todo ó parte de cualquiera mensualidad, sin perjuicio de las medidas que adopte dicha Comision de Crédito Público, ésta emitirá certificados por lo que se deje de entregar, expresándose en ellos su origen, con cuya circuns-

tancia serán de recibo forzoso para el pago de todo derecho ó acreencia fiscal.

Esta cláusula es la única que impone al Perú un verdadero gravámen, puesto que por ella se obliga á dar á los Tenedores 33 anualidades de 80 mil libras cada una, ó sea, en 33 años ó por partes, no al momento, no antes de recibir los beneficios que va á reportar, sino despues, cuando esos propios beneficios importen mas que el desembolso total, cuyo monto será de 2.640,000 libras.

Suponiendo que el país no reportara ventaja alguna material, ni en cuanto á su crédito y buen nombre, y que se tratara comercialmente el asunto, deberán tenerse presentes los cálculos ú observaciones que vamos á hacer para juzgar de la verdadera importancia del desembolso.

Los Tenedores reclaman el importe de su crédito, que por capital é intereses asciende á mas de 54 millones de libras esterlinas. Parece que cancelar esta enorme deuda con 2.640.000 libras, es operacion que practicaría gusto á cualquier deudor.

Aun en el supuesto de que fuera posible adquirir los Bonos en el mercado por el precio que tienen hoy y para lo cual se necesitaría tener los fondos precisos, y que los Tenedores no se apercibieran de la operacion, los 54 millones, al precio de plaza, que suponemos bajo é invariable, representarían el desembolso, á lo menos, de seis ó siete millones de Libras al contado. Esta suma cancelada por 2.640,000 Libras en 33 años, será siempre y en todas partes una negociacion de lucro ingente para el deudor.

Con arreglo á la última parte de la cláusula 17, los Tenedores deben dar al Perú 240 mil Libras, que rebajadas de las anualidades, como se prescribe en el documento adicional, reducen el desembolso á 30 anualidades, ó sea á 2,400,000 libras, ó lo que es lo mismo 30 anualidades de £ 80,000 que representan un capital de Libras 1.142,857 con 7 por ciento.

Yá se há demostrado que las cantidades fijas, conocidas, que los Tenedores deben gastar inmediatamente por el referido documento adicional, representan 89,427 Libras, que rebajadas de las 2,400,000, reducen las anualidades á 2.310,573 Libras.

Sin poner, repetimos, los fuertes desembolsos, aun desconocidos en su monto que los Tenedores deben hacer para cubrir las responsabilidades de que se ha hablado al tratarse de la cláusula 5.^a, hay que de lucir de la

suma últimamente expresada, el importe de las obligaciones que se imponen sobre construcción y reparación de las líneas férreas. Ascenden esas obras, como se verá al tratarse de la cláusula siguiente, á 2.568,569 Libras, que no solo absorben las anualidades reducidas á 2.310,573 Libras, sino que dejan un déficit contra los Tenedores de 257,996 Libras. Esto demuestra la importancia y alcance de lo estipulado sobre el pago de anualidades.

Cláusula 8.^a Con el fin de que los Tenedores de Bonos puedan levantar los fondos necesarios para llenar las obligaciones que se imponen por el presente contrato, el Gobierno del Perú les otorga la facultad de hipotecar los ferrocarriles y el guano que les cede, en garantía de uno ó varios empréstitos que no pasen en su totalidad de seis millones de libras esterlinas, valor nominal.

Las hipotecas ó gravámenes que se constituyan en virtud de esta cláusula, tendrán preferencia sobre cualquier otro derecho que se alegue sobre los ferrocarriles y el guano.

Por ella se permite á los Tenedores, desde que la anualidad no es bastante para la realización de las obras, mucho mas siendo estas de ejecución inmediata, que puedan hipotecar los ferrocarriles y el guano cedido, para obtener un empréstito que no debe exceder de seis millones de libras.

Las obras que deben ejecutarse son las siguientes:

A.—Construcción de 67 kilómetros de Santa Rosa á Sicani..... £ 150,000

B.—Reparación de las líneas, cambio de rieles y durmientes en los ferrocarriles de:

Mollendo á Arequipa..... 171 k.
Arequipa á Puno 348
Julica á Sta. Rosa 131

Total... 650 k. inclusive reparación de material rodante y estaciones, á 5,000 soles por kilómetro (véase el informe de los ingenieros del Gobierno de fecha 12 de Enero de 1887)..... 464,285

Al frente... £ 614,285

	Del frente... £	614,285
C.—	Reparación de los 74 kilómetros de la línea de Pisco á Ica, material rodante y estaciones á 5 mil soles..	52,857
D.—	Construcción de los 84 kilómetros de Chicla á la Oroya, £. 550 mil, que unidas á las 195 mil para cambio de los rieles actuales por otros de acero de 80 libras, y consiguiente renovación de todo el material rodante por otro de doble poder, refuerzo de puentes y cambio total de algunos, importan....	745,000
E.—	Reparación de 37 kilms, material rodante estaciones y puentes sobre el «Rimac» en la línea de Lima á Ancón	40,000
F.—	Reparación de 52 kilómetros y material rodante en la línea de Chimbote á Suchiman	37,142
G.—	Reparación de 76 kilómetros, material rodante y estaciones en la línea de Salaverry á Trujillo y Ascope...	54,285
H.—	Reparación de 91 kilómetros en la línea de Pacasmayo á Yonan y Guadalupe.....	65,000
I.—	Construcción de 160 kilómetros de líneas nuevas, que costarán por término medio 6 mil libras cada uno.	960,000
	Total..... £.	2.568,569

Si al total importe de las obras expresadas, se agrega el costo de los desembolsos conocidos que se puntualizan en el contrato adicional, ó sean las 89,427 £ mencionadas ántes de ahora, obtendremos la cantidad de 2.657,996 de libras esterlinas importe de las obras. Ahora bien, como para conseguir los fondos habrá necesidad de emitir bonos, que si se colocan al 70 % (la emisión Peruana de 1872 produjo al Gobierno un promedio de 66 %) requiere una emisión de £ 3 millones 797,137 que con un interés de 6 % y amortización de 1 %, exige el servicio anual de £ 265,799. Además, á medida que las prolongaciones y ramales se ejecuten, el Empréstito debe ir aumentando, y puede llegar á los 6 millones á que se refiere la cláusula que nos ocupa, de lo

cual resulta en resúmen, la necesidad absoluta del préstamo estipulado para la realizacion de las obras que han de volver en perfecto buen estado al dominio del Gobierno, á producirle una renta perpétua y tantos mayores beneficios cuantos sean los que los Tenedores procuren reportar, por propia conveniencia, mientras la explotación sea por cuenta de ellos.

Cláusula 9.^a Del producto del primer empréstito que se emita con arreglo á la cláusula anterior, se depositará en la casa bancaria que se designe, de acuerdo entre el representante del Supremo Gobierno en Lóndres y los Tenedores de Bonos, la cantidad necesaria para la construcción de las líneas férreas de Chiela á la Oroya, y de Juliaca á Maranganí y Sicuani, de conformidad con los contratos de construcción de esas líneas que los Tenedores de Bonos se comprometen á ajustar y poner en conocimiento del expresado Representante del Gobierno en Lóndres, antes de la emision del empréstito. Dicha casa bancaria solo abonará de los fondos que en su poder se deposite, las sumas precisas para el pago de las facturas de materiales embarcados, y las obras hechas en las referidas líneas con sujecion á los mencionados contratos. Si el primer empréstito á que se refiere esta cláusula gravase exclusivamente sobre una de las dos líneas referidas, no será necesario depositar sino el importe del contrato de construcción de la seccion que debe construirse en la línea gravada, sin perjuicio de que se deposite el valor correspondiente á la seccion ó secciones que deben construirse en la otra línea, cuando llegue el caso de gravar la propia línea ó los otros bienes cedidos por el presente contrato.

Debiendo emplearse el producto del empréstito á que se refiere la cláusula anterior en la ejecucion de las obras, el Gobierno ha consignado en esta cláusula cuanto ha creído necesario para realizar su objeto.

Se establece por eso que de los primeros productos se deposite la cantidad necesaria para la construcción de las importantes líneas de Chiela á la Oroya, y de Juliaca á Maranganí y Sicuani. El depósito debe ser hecho en una Casa Bancaria en cuya designacion interviene el representante del Gobierno, á fin de que sea depositario una persona que preste toda clase de garantias. Para conocer el

importe del depósito se obliga á los Tenedores á que instruyan al Gobierno del contrato de construcción que se les impone la obligacion de celebrar precisamente antes de hacer el Empréstito. El depositario, aparte de sus propias garantias, no podrá entregar sino las sumas precisas para el pago de las facturas de materiales embarcados y para obras hechas. Estas y las demas precauciones que la cláusula contiene, hacen seguro el éxito de que las obras se ejecuten necesariamente con el producto del Empréstito.

Cláusula 10.^a—Los Tenedores de Bonos se obligan:

A.—A concluir y terminar dentro de tres años la seccion de Chiela á la Oroya, en la línea del Callao á la Oroya.

B.—A construir y terminar dentro de dos años la seccion de Santa Rosa á Maranganí, y dentro de los dos años siguientes, la de Maranganí á Sicuani, en la línea de Juliaca al Cuzco.

C.—A concluir y terminar dentro de 6 años ciento sesenta kilómetros de ferrocarril en alguna ó algunas de las direcciones siguientes:

De la Oroya al Cerro de Pasco; de Pasco al Mayo; de la Oroya á Tarma ó Ohanchamayó; de la Oroya á Jauja, Concepcion ó Huancayo; de Sicuani al Cuzco; de Suchiman á Yuramarca, Oáraz, Huaraz ó Recuay; de Samanco, Casma, ó Supe á Recuay, Huaraz ó cualquier punto del callejon de Huaylas; de Yonan á Chilete ó la Viña; de Trujillo á Huamachuco, ó en direccion de Cajamarca; y finalmente en las prolongaciones ó ramales de las líneas indicadas, ó cualquier otra parte, debiendo en este último caso preceder el acuerdo del Gobierno y la aprobacion del Congreso.

D.—A reparar y poner en buen estado de servicio dentro de dos años, todos los ferrocarriles que reciben en conformidad con lo estipulado en los párrafos primero y segundo de la cláusula segunda.

En caso de construirse los ciento sesenta kilómetros á que se refiere el inciso C de esta cláusula, como prolongaciones ó ramales de los ferrocarriles mencionados en el artículo segundo, se contarán los plazos desde la fecha de la entrega de cada ferrocarril; y si las construcciones se hacen en otros puntos, se contarán los plazos desde que se ponga en áviejencia este contrato.

Para que el país aproveche tan

pronto como sea posible de todos los beneficios que las obras por ejecutarse le ofrecerán en importación de capitales, en movimiento en los puertos de introducción de los materiales precisos, en dar ocupación á los que la buscan hoy inútilmente, en proporcionar á muchas familias el sustento de que carecen, en dar aliento al comercio que visiblemente decae, en impulsar las industrias y entre ellas la minería que se levanta con el aliciente de las vías de comunicación; la cláusula fija de un modo preciso el plazo dentro del cual debe ejecutarse cada una de esas importantes obras.

La de Chila á la Oroya estará concluida á los tres años, y su término traerá consigo mayor ensanche en el trabajo de las minas cuyos minerales se exportan hoy en poca escala por la línea de la Oroya, esperando la disminución de gastos y las facilidades de transporte.

La sección de Santa Rosa á Marangani hará palpables los beneficios de su construcción en el plazo de dos años. Dos años mas tarde, la línea irá hasta Sicuani, y entonces el populoso y fértil departamento del Cuzco, que hoy permanece casi inerte, enviará sus productos á pueblos que hoy carecen de ellos, y los llevará hasta el extranjero, contribuyendo así á aumentar el movimiento en nuestros puertos y en los lugares del tránsito.

En el plazo de 6 años, además de las importantes secciones expresadas, se construirán 160 kilómetros en cualquiera de las direcciones que la cláusula expresa bajo la letra C. Esas direcciones han sido determinadas por el Supremo Gobierno para obligar á los Tenedores á que la construcción se haga en los puntos considerados por él como los mas importantes. Así, cualquiera que sea la dirección que se adopte, el beneficio es real, positivo para el país.

Y á este respecto no debe olvidarse una consideración de trascendencia que manifiesta la perfecta comunión de intereses entre los Tenedores y el Estado, al escoger la dirección ó direcciones en que han de hacerse los 160 kilómetros. Al país no le conviene que se haga ferrocarriles entre lugares que no alimenten su tráfico, por que entonces los lugares unidos por la línea férrea solo reciben un beneficio insignificante, por que de ese beneficio, que será grande para los centros productores, carecerán estos, por que los capitales empleados no reportarán ventaja alguna al Estado; y cuando el Gobierno entre de nuevo en el dominio de

líneas improductivas, solo recibirá capitales nominales. A los Tenedores no les conviene tampoco el empleo de su capital, de su trabajo, de sus cuidados, de la vigilancia y gastos de conservación, en líneas que no les producen el interés y la amortización correspondientes. Según esto, los contratistas tendrán precisamente que escoger los lugares que mas convenga impulsar, por que serán los que mas produzcan para ellos, para el Gobierno y para el país.

Si desconociendo los intereses propios y los generales, los Tenedores pidieran en el extranjero dinero prestado para ferrocarriles improductivos, el mal éxito de la empresa no solo impediría préstamos posteriores para las mismas obras, sino para cualesquiera otra de que se tratara en el Perú. Sucedería entonces lo que puede acontecer, si se traen capitales del extranjero, por ejemplo, para una ó varias empresas mineras que produjesen malos resultados. El desfavorable éxito impediría la formación de nuevas compañías ó la facilidad, que en el caso contrario se alcanzaria, de nuevos préstamos con el mismo objeto. Sobre todo, cuando se trata de restablecer el crédito con el pago de la deuda y de traer los capitales y la actividad de afuera para reemplazar los capitales perdidos en el país, y la actividad de que carecemos por nuestra situación del presente, es necesario asegurar y acrecer las utilidades de todas las obras principales ó negociaciones que se emprendan para atraer á los que juzgan de nuestro porvenir por las desgracias de la actualidad.

Por último, salvo excepciones, los ferrocarriles del Estado necesitan reparaciones inmediatas, aumento de elementos y una administración regular, que ensancharán el transporte y traerán consigo todas sus naturales benéficas consecuencias.

Pues bien: en la cláusula se estipula que todas las líneas, sin excepción alguna, que recibirán los Tenedores, serán reparadas y puestas en buen estado en el perentorio término de dos años.

Cláusula 11.—Las construcciones y reparaciones indicadas serán hechas siguiendo el ancho de la vía y la solidez que en las líneas construidas ha sido adoptada. Si se construyesen líneas independientes de las existentes, se usará la vía ancha, salvo el caso de construirse el ferrocarril mencionado de Saman.

co, Oasma ó Supe que podrá ser de vía angosta.

En esta cláusula ha prescrito el Supremo Gobierno lo que era necesario para evitar un mal, es decir, el empleo de la vía angosta y la construcción de débiles líneas, que disminuyen considerablemente los gastos, que serian un gravísimo inconveniente en relacion con las líneas actuales y que presentan, por regla general, muchas otras dificultades. Por eso se preceptúa el empleo de la vía ancha con la solidez necesaria, y solo se permite la vía angosta en el caso especial á que la cláusula se refiere.

Cláusula 12.—Los ciento sesenta kilómetros estipulados bajo la letra C de la cláusula décima, se continuarán en el orden siguiente: Cincuenta kilómetros dentro del cuarto año, cincuenta dentro del quinto, y sesenta dentro del sexto. Si se faltase al cumplimiento de la presente estipulacion en todo ó en parte, los Tenedores pagarán una multa de cinco mil libras por cada una de las dos primeras secciones que no esté concluida dentro de su plazo, y de seis mil libras por la tercera. Si trascurriese un año subsistiendo la falta, las multas se doblarán, y si trascurriese un nuevo año, se elevarán á veinticinco mil libras por cada seccion de cincuenta kilómetros que no esté concluida, y á treinta mil libras por la de sesenta que corresponde al último año, cuyas multas se seguirán cobrando indefinidamente todos los años, mientras la falta no desapareciere.

Aunque se ha convenido en otra cláusula que los 160 kilómetros en nuevas construcciones, se hagan dentro del plazo de 6 años, el Supremo Gobierno ha querido asegurar el estricto cumplimiento, estipulando que en el cuarto año debe construirse una parte, en el quinto otra, y el resto en el último.

Ademas, se estipula el pago gradual de multas para el caso de falta, principiando por la de 5 mil libras que puede ser elevada á 30 mil por cada año de retardo. O la construcción se hace en el término fijado, ó el Gobierno tendrá una entrada anual de 30 mil libras, asegurando de esa manera las construcciones indicadas con la garantía de toda la anualidad á que se refiere la cláusula sétima.

Cláusula 13.—La entrega de los fe-

rocarriles se hará bajo de inventario formal, firmado por las personas que los entregue y por los representantes que nombren, uno el Gobierno y otro los Tenedores de Bonos.

La entrega, dice, se hará por formal inventario. Esto asegura la responsabilidad de los Tenedores por lo que reciban, y servirá de base para la devolucion al Estado de los ferrocarriles con todas las obras y mejoras que deben hacerse en ellos.

Cláusula 14. Si por cualquier evento y no obstante lo estipulado en la cláusula novena, no se llevaran á término las obras de Chicla á la Oroya y de Santa Rosa á Sicuani, dentro de los plazos estipulados, los Tenedores de Bonos pagarán una multa de cinco mil libras por cada seccion inconclusa, es decir, de Chicla á la Oroya y de Santa Rosa á Sicuani; si pasase un año mas sin que se concluyan, la multa se doblará; y al fin si pasasen dos años mas sin que estén concluidas, el Gobierno tendrá el derecho de tomar posesion de la seccion ó secciones inconclusas, y la línea ó líneas principales á que pertenezcan, teniendo por línea principal de la seccion de Chicla á la Oroya, la línea del Oallao á Chicla, y de la seccion de Santa Rosa á Sicuani, la línea de Juliaca á Santa Rosa.

Así como por la cláusula 12. se garantiza la construcción de 160 kilómetros, por la presente, el Gobierno ha pactado lo necesario para que las secciones de Chicla á la Oroya y de Santa Rosa á Sicuani se ejecuten dentro de los plazos citados. Los Tenedores pagarán el primer año 5 mil Libras por cada seccion, esto es, 10 mil Libras por las dos, siendo doble, ó de 20 mil Libras en el segundo año. Además, el Gobierno tiene el derecho de tomar posesion no solo de la seccion ó secciones no construidas, sino de las líneas principales á que esas secciones pertenecen.

Cláusula 15. Vencidos los 63 años de que habla la cláusula segunda, serán devueltos al Gobierno libres de todo gravámen todos los depósitos de huano, con oficinas y dependencias, enseres y existencias de todo género y los ferrocarriles con las prolongaciones y nuevas líneas pactadas, y con todas las estaciones, material fijo, móvil y rodante, necesarios para el servicio

regular, todo en buen estado de uso.

A los 66 años, los Tenedores devolverán al Estado todos los ferrocarriles y depósitos de guano con todo lo que les pertenezca, con sus prolongaciones y ramales, con su material y enseres, con sus oficinas y dependencias, con todas sus mejoras, en perfecto buen estado de uso, es decir, todo lo que reciben con todo lo que se aumente, empleando el Empréstito que se contraiga, las anualidades que se reciban, los trabajos que se verifiquen, de modo que en cancelacion de sus derechos, los Tenedores no habrán recibido mas que los productos que se obtengan en 66 años. Si ellos son pocos, los Tenedores habrán perdido, y si son muchos, mereced á sus esfuerzos, el país tendrá que felicitarse por la participacion lógicamente necesaria que tendrá en los beneficios, y porque el Estado recibirá, saneada, una poderosa fuente de recursos permanentes.

Cláusula 16. El comité mencionado, inmediatamente despues que el actual contrato se ponga en vigencia, formará y constituirá una Compañía en Lóndres, debidamente registrada, cuyo hecho pondrá en conocimiento del Gobierno del Perú, á la que quedarán trasferidas todas las concesiones, propiedades y obligaciones acordadas é impuestas al comité, que son materia del convenio actual.

La referida Compañía quedará subrogada al Comité en todos sus derechos y obligaciones determinadas en las cláusulas del presente contrato.

La misma Compañía queda á su vez autorizada á formar y constituir otras diversas compañías inglesas, con el capital necesario para explotar los ferrocarriles y las concesiones á que se refiere este convenio; y con sujecion á sus estipulaciones, quedando convenido que los derechos y obligaciones de este contrato solo podrán trasferirse á compañías inglesas organizadas y establecidas en Lóndres.

La ejecucion de todas las obras á que se refiere este contrato, requiere la formacion de diversas compañías entre las cuales se distribuyan. Conviene además que asi sea, porque de este modo se aligera la realizacion, y cada compañía tiene que procurar por su parte el mejor éxito posible en la porcion que le corresponda. La cláusula, pues, que establece la orga-

nizacion inmediata de una Compañía en Lóndres, y la formacion de otras, satisface una verdadera necesidad. Aunque infundado, alguien ha manifestado el temor de que esas Compañías podian ser un mal elemento, si fuese permitido establecerlas en cualquiera parte. Por esto, se ha estipulado que tales Compañías serán necesariamente Inglesas, nó de otra nacionalidad, y que deberán establecerse en Lóndres, nó en otra parte, lo que significa que á este respecto no debemos abrigar temor de riesgo de ningun género.

Cláusula 17.—El presente contrato no entrará en vigencia hasta que el Comité acredite á satisfaccion del Comisionado del Gobierno en Lóndres, que tiene la representacion legal de los Tenedores de Bonos, en conformidad con lo expresado en los poderes de Lord Donoughmore, ó hasta que haya registrado y sellado la suma de veintidos millones de libras, capital nominal en Bonos de la deuda externa del Perú con una inscripcion que diga: *Sujeto al contrato de..... 25 de Octubre de 1888, que releva al Perú de toda responsabilidad por el valor de este bono y sus intereses.*

Esta cláusula asegura, ó mas bien señala, la manera práctica de hacer efectiva la estipulacion contenida en la 1.ª sobre cancelacion absoluta, definitiva é irrevocable, de toda responsabilidad por los empréstitos.

En ella se establece una disyuntiva como condicion *sine qua non*: esto es, que para que el contrato entre en vigencia, el Comité acredite á satisfaccion del Gobierno que tiene la representacion legal de los Tenedores de Bonos en perfecta armonia con los poderes dados á su comisionado Lord Donoughmore; ó bien, que está obligado á hacer registrar y sellar, cuando menos, la suma de 22 millones de Libras Esterlinas, capital nominal en Bonos de la deuda externa, quedando opcion al Perú para decidirse por uno de los dos medios de seguridad. Lo primero es incontestable, desde que en varios litigios en las cortes de Inglaterra el Comité ha sido reconocido como representante legal de los Tenedores de Bonos. Además, al hacerse esta operacion, en cada Bono se pondrán las palabras que la cláusula expresa, y por las cuales en cada uno constará que el Perú está libre de responsabilidad, es decir, que ha pagado su deuda; que ha levantado su crédito; que se debe tener en él la misma

confianza que por muchos años se tuvo en su honradez y buena fé.

Cláusula 18.—Las cantidades ó valores de cualquier género que deban percibir los Tenedores de Bonos, en virtud del presente contrato, serán distribuidos bajo la base del arreglo hecho en 1876, en que se fijó la proporción que correspondía á los bonos de 1870 y 1872. Asimismo la parte que segun esa proporción corresponde en cantidades ó valores á los bonos que no se presenten al registro y sello, serán depositados en un banco en Londres, hasta que se verifique el mencionado registro y sello de dichos bonos.

Como en el contrato ó arreglo hecho en 1876 por el Perú, se fijó la proporción que correspondía á los bonos de 1870, que ganaban un interés, y á los de 1872, que ganaban otro, la cláusula en su segunda parte establece que regirá la misma proporción en el presente caso, á fin de evitar toda dificultad en la distribución de cantidades ó valores, y de tener una regla segura respecto de los Bonos que no se presenten al registro y

sello. Por esta razón, la misma cláusula preceptúa el depósito en Londres de la parte correspondiente á dichos Bonos, hasta que se verifique la indispensable operación de registrarlos y sellarlos. Así: ó el registro y sello se verifica, ó los Tenedores que no lo hagan, no tendrán el derecho de alegar cosa alguna desde que su parte proporcional está depositada.

Cláusula 19.—Los Tenedores de Bonos se obligan á entregar al Gobierno del Perú, cincuenta mil libras al poner en vigencia el presente contrato, y ciento noventa mil libras en diez y nueve mensualidades de á diez mil libras, comenzando noventa dias despues.

Ya hemos tratado de ella, al ocuparnos de la cláusula ... haciendo notar que importa la disminucion de las tres primeras anualidades, es decir, mientras el contrato principie á producir sus beneficios entre los cuales se contará el aumento de los ingresos de Aduana y de otro orden, cuyo aumento disminuirá considerablemente, al menos, la anualidad pactada.





PUCP - BIBLIOTECA
55543109213036

