

320.8
MS. 4
15

BREVES OBSERVACIONES

QUE DEMUESTRAN

LO RUINOSO QUE SERA

PARA LA NACION

EL CONTRATO

DEL

FERRUCARRELL DEL SUR



CUENCA.

1897.

REIMPRESO EN LA IMPTA. COMERCIAL.

ms. 81072 (ca. 1897)

NEW ANTISEPTIC Artificial Ear Drum.

DIRECTIONS FOR SELF-APPLICATION WITH THE AURAL PROBE.

To insert the Artificial Membrane, place it on the end of the probe, with the handle in a line with the knob on the slide. Hold the probe like a pen, with the middle finger resting behind the knob, which serves as a guide to the position of the handle. The Artificial Membrane is then slipped off the probe by pushing up the slide, and in this way it can be accurately adjusted to the aural passage with the handle resting on the front wall. Sometimes a few gentle touches of the probe are required to place it in the best position in the ear.

To remove the Artificial Membrane, open the blades of the forceps, holding them with the thumb and forefinger, about half-an-inch from their points, and feel for the handle, which ought always to be found behind the tragus. By gentle traction the Artificial Membrane can be readily withdrawn.

It is a matter of much practical importance in every case that the Artificial Membrane should be selected to suit the shape and capacity of the external ear.

"It is the best practice to regulate the height of the crown by the sensations of the patient, and the breadth of the brim by the size of the meatus. It must not fit too tightly, but simply rest in contact with the meatal wall."—*British Medical Journal*.

Supplied in boxes of 3 doz., at 1/6 each. Probe and Nippers, 1/- per pair.

BURROUGHS WELLCOME AND Co.,

Snow Hill Buildings,

LONDON, E.C.

Australasian Address:—

108, Pitt Street, Sydney, N.S.W.



FERROCARRIL DEL SUR.



Vamos á tomar parte en la discusión de un asunto, que por estar conexionado con los tales intereses económicos del país, pudiera en breve tiempo traernos tamañas complicaciones y desastres, hasta llegar á morir, de muerte nuestra soberanía nacional. De ahí es que en todas las Naciones, en todas las edades y tiempos se ha dicho, que los errores en política puede remediarse en un lapso de tiempo más ó menos corto, mientras que los económicos son de suyo irreparables y de funestas trascendencias, aun para la estabilidad de los gobiernos.

Estas consideraciones nos han inducido á estudiar detenida y atentamente el contrato ferrocarrilero, que se ha festinado por los poderes públicos, con el Sindicato Harman y C^{ca}. Al afrontar tan ingrata tarea declaramos que no nos mueve miras personalistas, ni menos pasión alguna política, de la que hace algún tiempo estamos muy alejados, por habernos demostrado la experiencia, que el cambio de personalidades y partidos en las regiones del Poder, en estos cinco últimos lustros, no ha hecho otra cosa que amontonar ruinas sobre ruinas, hasta hacernos perder la esperanza de mejorar de suerte.

I.

Entrando en materia con la calma y serenidad que requiere ese laberinto que se denomina contrato Harman y C^o lo 1^o que se presenta á nuestra vista son las desigualdades que estatuyen entre los contrayentes las cláusulas 33 y 34, con men- gua se entiende de los fueros de la Nación. Los proponentes Cooper Hevreth y Harman quedan en libertad de aceptar ó re- husar las estipulaciones del convenio, y poner otras dentro del plazo de 180 días, y tan sólo 60 días para que el ejecutivo conteste y en caso de no ser aceptas, los caballeros Yankees pueden dar por insubsistente el convenio. Pero si fueren acepta- das todavía se reservan el término de un año para principiar los trabajos.

Creemos que los derechos de la Nación deberían ser iguales, á los de los tres ciudadanos norte americanos, aun cuando cada uno de ellos fuese más *millonarios* que Wuanderbilt. Mayormen- te cuando la tranquilidad pública imponga el deber á un Gobier- no que se titula liberal y honrado, buscar el acierto por medio de la discusión por la imprenta, como se estila hasta en las Monarquías, para conocer el juicio de la opinión pública en un negocio que compromete quizás por siglos el porvenir eco- nómico del país, su reposo y estabilidad, y, lo que todavía es peor, sus derechos soberanos, tratándose de asuntos que no de- ben salir de nuestra jurisdicción.

Bueno sería oír la opinión de nuestro cuerpo de ingenieros, que en diversas ocasiones ha estudiado la obra y conoce sus dificultades y peligros, de nuestra Cámara Comercial, de nues- tros principales agricultores, por las abrumadoras cargas que se imponen al país; y sobre todo *de la prensa que condensa los lucos*, el patriotismo y las coeueniencias públicas cuando es honrada é independiente.

Por nuestra parte aunque extraños á las ciencias política, económica y administrativa, á la ingeniatura y a la estadística, á sus juegos é intrigas, nos parece que esta propuesta del Señor Harman para llevar el ferrocarril á Quito, es cinco veces más onerosa que la de Kelly y los Condes.

Por la lectura de las bases del contrato se comprende que el Señor Harman no es empresario, sino simple "proponente de Compañía," cuyo negocio es el Contrato y no la obra.

Porque sólo se cuida de que el país caiga en una red de emisiones y responsabilidades tremendas, con los nombres de Emisión de acciones principales, Stock de la Compañía Stock preferido, explotación de la línea y compra de las 65 millas de nuestro ferrocarril, casi por un siglo. Divide aparentemente las responsabilidades entre la Nación y la C.^a; pero es la Nación la que todo lo paga, construcción, Explotación, Stock, y todo lo pierde, sin alcanzar á ver á cuanto monta esa enorme masa de bonos, sus intereses y descuentos.—Es un mar de enmarañadas condiciones y obligaciones para nosotros, de gloria y oro para Harman y sus socios íntimos y de ruina é infierno para la Nación. /

Con sólo la promesa que se nos hace de construir un ferrocarril á Quito, cedemos á Harman y socios nuestras 65 millas de ferrocarril y nos damos por pagados con nuestros mismos bonos, que no se amortizan, que pasan á la Compañía como garantía en la forma que expresa el art. 13.^o

Para que la cesión surta todos sus efectos se les concede el derecho de pignorar con 1.^o hipoteca, no sólo este trazo sino todo lo que en adelante se construyere, condición que constará en cada título la garantía de la renta de Aduanas, según el art. 2.^o Esta garantía y la hipoteca no se pierden aun cuando no se acabe ó no se principie la obra del ferrocarril, según los finales de los arts. 16 y 17, que dicen; que no afectan en nada los derechos de tenedores de acciones en virtud de la hipoteca extendida en favor de ellos.

Con esta facultad y estas garantías, se comienza por ejemplo, por hipotecar las 65 millas del ferrocarril en un millón en oro más ó menos. De esta suma se depositan los \$ 500, 000 y sobran al Proponente otros \$ 500, 000 que ya es ganancia y más sabrosa y saladita que las de Kelly:

Como el Señor Harman no ha estudiado la línea, ni tiene necesidad de estudiarla, sino del contrato, que según lo estipulado en el art. 6.^o; puede pedir, para empezar los estudios, ma-

pan, localización, pagar la línea, mejorar la vía y el material rodante, cinco ó seis millones de bonos, cuyo servicio al 7^o, oro será enviado por el Gobierno á Nueva York y puesto allá, un mes antes de que se venza el semestre (art. 3.^o).

Por el art. 7.^o, el Gobierno conviene en pagar, además del 6 ojo de interés y 1 % de amortización de sus bonos, cualquier déficit en los gastos de explotación, *desde que la compañía emprenda en los trabajos de construcción*..... Las entradas deben pagar los gastos de explotación que señalan los arts. 8 y 12. De no alcanzar las entradas los paga el fisco.

Los gastos que señala el 8.^o como parte de la explotación, son los siguientes:

Un ingeniero en Jefe y sus ayudantes necesarios;

Un Superintendente general y sus ayudantes;

Un Ingeniero inspector, el número necesario de tenedores de libros y auxiliares, sirvientes, trabajadores y empleados necesarios que requiera la administración; así como ingenieros, fogoneros, guardas reparadores, telegrafistas y todos los materiales que son absolutamente necesarios, como el carbón y el aceite para las máquinas. Un centenar de personajes con cientos de sirvientes y peones, como los Ingleses en la India.

Por fuerza habrá que fabricar un centenar de casas, con el confort y comodidad necesarios á tantos personajes; y esto á la vista de los habitantes de esta ciudad en donde se encuentran centenares de familias sin hogar y sin pan, después del último incendio.

En esta India Americana ó Insula barataria, los sueldos de estos caballeros deben ser proporcionados á sus eminencias. Podemos calcularlos por lo que gana Mr. Muller, es £ 250, más sus gastos de viaje, ó sea pesos oro \$ 15 000 ó S. 30, 000 más sus gastos. Pero para estos caballeros serán doblados ó triplicados. Calculamos en ciento cincuenta mil pesos mensuales oro.

Pero todavía hay otros gastos que, según el artículo 12, corresponden cubrirlos con las entradas de la línea, según los números 2.^o, 3.^o, 4.^o, y 5.^o &a. Dice el número 2.^o para el pago del 7 % \$ 5. 250, 000 oro americano del "Preferred Stock"..... à favor de Harman y socios.

3.º Para el pago de intereses sobre las acciones principales garantidas por el Gobierno.

4.º Para el pago del 1.º del fondo de amortización.

5.º Para el pago de dividendos sobre el Stock del ferrocarril \$ 7. 030,000. Todos estos gravámenes importarán al Gobierno, para principiar y por lo menos \$ 2. 000,000 de pesos oro. Y en los 75 años, si aquello durara, cientos de millones de oro. Por fortuna, no los perderemos, porque no los tenemos. Los Señores Yankees no se conformarán con la piedra pomez del Cotopaxi, la Nieve del Chimborazo, menos con el carbón de piedra ni otros minerales, que entendemos no se encuentran en esa Cadena Volcánica. Y para remate de gravámenes el pago de intereses, amortización del "Stock preferido" durante los 75 años y después íntegramente la suma total del "Stock Preferido." Véase el art. 18.

"Concluido el ferrocarril la Compañía lo explotará por un período de setenta y cinco años, expirados los cuales el ferrocarril, en perfecto estado de servicio, con todas sus pertenencias y demás propiedades pasarán á ser propiedad de la Nación sin ningún gravamen.

"Exceptúanse los \$ 5. 250, 000 oro del "Stock preferido", cuyos dividendos se seguirán pagando en la forma estipulada en el artículo 12, hasta que el Gobierno del Ecuador compre á la par las acciones de dicho "Stock preferido"; derecho de compra que se le reconoce al Gobierno siempre que se hayan pagado todos los dividendos que le corresponden; hasta el término fijado en este artículo."

II.

Para comprender la enormidad de los sacrificios que impone este contrato á la Nación, comparémoslo con lo que pedía D'Oksza y ofrecía hacer.

Téngase presente que la propuesta de D'Oksza fué rechazada por la opinión, en razón á que el país no podía comprometerse al pago de la anualidad que se pedía [un quinto ó menos de lo que hoy se pide]; porque, aun en esa época, más

próspera que la actual, esa obra maravillosa era un lujo imposible para nuestra pobreza; y eso, cuando el país no había sufrido los enormes quebrantos que le han sobrevenido con la guerra civil, los incendios, las inundaciones, la peste y la ignorancia, que nos lleva al abismo: así se palparán las monstruosidades del contrato Harman, no sólo ofensivas á la dignidad de la Nación, sino fabulosamente onerosas, tanto que, si semejante contrato se consumara, cambiaría hasta el modo de ser político del Ecuador, de país libre é independiente en factoría de los señores Yankees, "Proponentes de Compañías".

D'Oksza, valiéndose de los estudios del Sr. Malinowsk y de los estudios de los ingenieros del Sr. Kelly, proponía:

Concluir la línea de Chimbo á Sibambe.

Construir 300 klms. de Sibambe á Quito.

Dos muelles de fierro, uno en Guayaquil otro en Durán.

Entregar Muelles y Ferrocarril en propiedad á los cincuenta años de firmado el contrato.

Renunciar el Monopolio de la sal y á los S/ 450.000 del costo de la línea de Durán á Yaguachi.

Terminar la línea hasta Quito, seis años después de firmados los contratos.

Que el servicio de la garantía del 6 $\frac{1}{2}$ % por interés y amortización, de la emisión de £ 2. 000,000 en bonos, sería de cuenta de la Compañía y no de la Nación, durante la construcción, HASTA DESPUES DE QUE EL FERROCARRIL LLEGUE Y TRAFIQUE A LA CAPITAL.

De modo que la Nación sólo estaba obligada al servicio por 44 años, después de que el ferrocarril llegara á la Capital.

Este servicio se fijaba en una suma redonda y única de £ 126 000 anuales, á un cambio de 40 % que equivale á S. 882, 300. Según esto el ferrocarril costaba á su entrega S. 38.808,000; pero de esta suma se deducía lo que el tráfico dejaba libre de los gastos de explotación.

Según el hábil é ilustrado autor del proyecto de D'Oksza, calculaba que entre la Costa y el Cañon de Quito, de ida y vuelta se acarrearían 28, 000 toneladas !! y que más tarde, por el desarrollo de la producción, estimulada con tan po-

deroso agente de movilización y acarreo, llegaría á 40,000 toneladas!!! Calculaba cada tonelada en £ 5 ó sean £ 200,000 por carga y 26 mil Libras más por pasajes; de modo que todo, ora á pedir de boca: se pagaba todo, explotación, interés y capital.

Con la estadística de la aduana y con otros datos de esa época, perdidos en el incendio, se demostró la exajeración de este cálculo, basado en el supuesto falso de que para el transporte con las provincias interandinas, había necesidad de 1,500 acémilas diarias.

III.

Otra idea que la creemos también errónea, es la de suponer que la producción agrícola en el trayecto á Quito, llegará á ser exuberante con sólo la presencia de la vía férrea, y que después de abastecer á la costa, sobrará para exportar á las Repúblicas vecinas. Pero no se ha tomado en cuenta, que la cadena occidental es volcánica y muy elevada, que la parte poblada está de dos á tres mil metros sobre el nivel del mar, y muchos de sus flancos son casi perpendiculares, que los inhabilita para el cultivo. Los valles que se encuentran en Riobamba, Ambato y las inmediaciones de Quito, son ciertamente de una fuerza vejetativa admirable; pero son relativamente pequeños, para una exuberante producción.

Esta circunstancia unida á la de tener que atravesar el desierto de 110 kilómetros de Chimbo á Sibambe, para caer en otro cuasi desierto de los 300 kilómetros más, hasta Quito, convencerán á quien quiera (excepto á los que han autorizado la monstruosidad del contrato), que difícilmente podrá costear su explotación, y que las pérdidas serán desastrosas para el país.

Hemos dicho que el callejón de Sibambe hasta Quito, es un cuasi desierto, teniendo en consideración que los entendidos en achaques de líneas férreas, calculan que para ser productivas debe haber cuando menos una población de 800 habitantes por kilómetro cuadrado; y en dicho callejón habrá á lo sumo

200 habitantes por kilómetro, y aun de esos la mayor parte son indígenas que ni producen ni consumen.

De los ferrocarriles de Francia, el que más utilidades rinde, es el de París al mediterráneo, atravesando el gran departamento rico, activo y poblado de la Borgoña, y no obstante sus rendimientos no pasan de un 5 $\frac{1}{2}$ °. Las otras líneas producen menos; y las de Suiza fluctúan de 2 al 3 $\frac{1}{2}$ °, por su menor población, comparado con las líneas francesas, y también por haber sido mayor su costo por lo accidentado del terreno. ¿Y todavía habrá quien crea que dicho ferrocarril, podrá dar siquiera para el entretenimiento de la línea, como dicen los franceses? Escrito está no hay más ciego que el que no quiere ver, ni más sordo que el que no quiere oír. Ese camino no ha podido hacerse de otro modo, que en la forma que lo inició García Moreno, que con su elevada inteligencia y conocimientos enciclopédicos, veía las cosas claras y útiles para la Nación.

IV.

Si se acepta el contrato, hágase ó no el ferrocarril, llegue ó no á Quito, tres son las grandes filones, que por la astucia del hermano Jonatás costarán al país más de 200 millones de fuertes.

Primer Filón. La construcción de la vía. Para esto se pide una emisión de \$ 12 280,000 en bonos, oro, con un servicio de 6 % interés y 1 % amortización, y más, nuestro ferrocarril que cuesta á la Nación S. 2.640,000, sin contar intereses.

2.º La conservación y *explotación* de la vía, con el tren de empleados superiores é inferiores que pagará la Nación en oro, gastos superiores á los de la administración de la República: además el servicio del Stock de la Compañía \$ 7.030,000 oro, también con el 7 $\frac{1}{2}$ %.

3.º El "Stock preferido", que costará á la Nación otro tanto ó más que los anteriores, gracias á tan ingeniosa invención Yankee de sacar utilidades antes de empezar la obra.

Los estudiaremos por Tandas, empezando por el filón Emisión.

1ª Tanda:

Los \$ 12 280,000 oro, que emite el Gobierno, como valor del camino, con el 6 % interés y 1 % amortización, serán todos firmados y depositados de una vez, para ir entregando á la Compañía inmediatamente por los estudios de la vía, planos, compra de nuestro ferrocarril (65 millas pero sin que se amortizen), composición de la línea de Durán á Chimbo, conforme á los artículos 2.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º y 13.º del Contrato, que exige un servicio inmediato, para dar principio á los estudios y trabajos de explotación de Durán á Chimbo y de Chimbo á Sibambe, se necesita por lo menos de \$ 500,000 oro. A la vez que éstos trabajos pueden establecese otros estudios de Riobamba á Quito, que demandarán otras sumas considerables.

Calculando este servicio sólo por 50 años y no por 75, aunque es evidente que habrá que pagar intereses por los semestres vencidos y no pagados, suma en números redondos.....oro \$ 43 000,000

ó en suces plata..... \$ 86.000,000

Más, el costo de nuestra 65 millas de ferrocarril sin cargar interés.....S. 2.640,000

Calculando tan sólo un beneficio de sesenta mil suces en los 75 años, uno con otro....., 4.500,000 S. 7.140,000

S E. ú O.....S .93.140,000

Costaría esta primera Tanda, unos noventa y tres millones de suces.

2ª Tanda. La conservación de la línea: lo que el Proponente llama gastos de explotación.

Por los arts. 7.º, 8.º y 12.º, el Gobierno se obliga al pago del déficit de la explotación de la línea. Gastos de explotación se consideran el espléndido tren de empleados superiores é inferiores, con sueldos que ellos mismos se señalarán, pues los principales han de ser socios, gastos que han de ser si no superiores iguales á los de nuestra administración pú-

blica. Podemos calcularlos por los que cuesta un modesto ingeniero como el señor Muller, más de S. 30,000 al año.

Para este tren calculamos \$ 150,000 oro mensuales, que empezarán á desenvolverse conjuntamente con los estudios, lo que importará al año \$ 1.800,000 oro.

No importa que el art. 6.º diga que cesará este servicio 6 años después de llegado á Quito el ferrocarril; porque para que el ferrocarril llegue á Quito, es preciso que tengamos siquiera un millón de población en la Costa y unos doscientos mil habitantes entre Chimbo y Sibambe: total unos 50 años más, ó sea por lo menos un gasto de un centenar de millones de pesos. Según el art. 12.º, 13.º, y otros, las entradas también están afectadas al servicio del Stock de la C.º, aparte del "Stock preferido."

Este servicio sobre \$ 7.030,000 oro costará una anualidad de \$ 492,100; pero como no se ha de pagar ni el primer semestre, porque no hay de donde, se capitalizarán los intereses, y en los 75 años tendremos una deuda de \$ 30 000,000 oro ó sean 60 millones plata.

Los gastos naturales subirán, en razón directa á la escasez de entradas, y es muy prudente calcularlos en un 75 %.

La Nación está obligada á cubrir todo el déficit de la explotación, como se estipula en el art. 7.º y el penúltimo párrafo del 12 que así lo establecen.

Si el Contrato, se llevara á efecto, estos gastos ascenderían á más de S. 150 millones.

3.º Tanda:

Ahora veamos lo que costará á la Nación la invención admirable del "Stock preferido", que es el bocado cardinalicio especial para el Sr. Harman y sus íntimos. ¡Utilidades preferidas! graciosa invención en un negocio de ruina para la Nación!! peor, si posible fuera, que la guerra civil, el incendio, las inundaciones y la peste.

Según el art. 18, vencidos los 75 años de explotación, el ferrocarril será propiedad de la Nación, sin ningún gravámen.

"Exceptúanse, dice, los S. 5.250,000 del "Stock preferido", cuyos dividendos se seguirán pagando en la forma estipulada en

la cláusula 12^a, *Hasta que el Gobierno del Ecuador compre á la par las acciones de dicho "Stock preferido", derecho de compra que se le reconoce al Gobierno, siempre que se hayan pagado todos los dividendos que le correspondan, hasta el término fijado en este artículo."*

Es decir después de pagado el servicio de 7% en los 75 años sobre \$ 5.250,000, ó sean, mas ó menos unos 28 millones oro, más el Stock íntegro, ó sean por todo 33 millones oro ó 66 millones plata.

Condiciones tan contrarias á la moral, á la dignidad de la Nación y á toda idea de Justicia, no pueden dar la menor validez á este Contrato.

Los reclamos internacionales que pueden surgir de este Contrato lo esplicarán los hombres del Derecho. Nosotros vamos á seguir demostrando, la carencia absoluta de recursos del país, para cumplir con el servicio de una sola de las abrumadoras cargas de este contrato.

V.

Permitásenos ahora extractar de los Mensajes del doctor Antonio Flores, algunas observaciones sobre ferrocarriles y riqueza pública, aplicables al caso que nos ocupa.

"La altura de Sibambe, dice, es de 7,800 pies sobre el nivel del mar, lo que es poco comparado con la de la "Orcoya", que alcanza á 16 000. Este costó £ 37,000 por kilómetro, mucho más que los de California en donde el kilómetro cuesta £ 33,000"

"Pero lo que hay que considerar para el costo no es la altura, sino la configuración del terreno, su calidad ó inconvenientes de todo género, inclusive los del clima, la falta de brazos y el precio de los jornales."

"No tenemos los datos para juzgar del mérito de la obra. Es evidente que la explotación oficial entre Sibambe y el río de Chimbo fué muy imperfecta..... Lo primero que debió ponerse en claro era la practicabilidad de la obra; y lo segundo si el ferrocarril pagaría los gastos.

"Respecto del primer punto, después de cuatro años y medio

de trabajos por el actual empresario, y la explotación de un ingeniero tan hábil como el Sr. Malinowski, TODAVIA NO SE HA HECHO SUFICIENTE LUZ.

“En cuanto al otro punto, según Pocr, la autoridad más competente en materias de ferrocarriles, la experiencia de Nueva Inglaterra ha demostrado que para que costeen los ferrocarriles se requiere una población, á lo menos, de 850 personas por milla.... Ahora que hemos invertido cosa de tres millones de sucres en el ferrocarril del Sur, es tarde ya para preocuparnos de aquellas dos cuestiones, y lo esencial que debe resolverse es si podemos perder tamaña cantidad”.

Establece cuatro condiciones preliminares, para que sean aceptables las propuestas de un ferrocarril.

“1.º Que se estudien y aprueben ante todo los proyectos técnicos y presupuestos, una vez que las líneas no estaban exploradas.

“2.º Que se construyan con solo la *garantía del interés* por el Estado.

“3.º Que ésta no fuera obligatoria, sino desde que las líneas estuvieran en explotación, y se limitara al capital avaluado por peritos, fijándose un máximun; y

“4.º Que los trabajos se dividieran por secciones, cada una con plazo fijo, vencido el cual sin concluirse la obra, caducará la concesión.”

Si la práctica hubiera correspondido á las palabras del funesto Jefe del progresismo, no tendríamos hoy que lamentar los males que nos han sobrevenido, por haber suprimido á balazos los derechos soberanos de los pueblos para nombrar sus mandatarios.

Aplicadas las anteriores observaciones á la propuesta Harman, se vé y se palpa lo ilusorio y falaz de esta negociación.

Después de perder nuestro ferrocarril, y algunos millones más, quedaremos, como dice el Dr. Flores, tan incomunicados con la Capital como ántes.

Es curioso el fenómeno sigcológico que actualmente se observa entre nosotros.

Rechazamos hasta la infabilidad de la Iglesia, y pretendemos

llevar el "libre examen" aun sobre los misterios de la fe: y después nos sometemos ciegamente á las condiciones que nos impone el primer venido, "Proponente de Compañías", para sin el menor examen ni estudio concederle una omnisciencia y una omnipotencia, en oposición flagrante con las verdades físicas, y los más rudimentarios conocimientos la de ingeniería.

Pero esto no puede ser. Preciso es hacer luz, mucha luz, en una negociación que compromete no sólo la riqueza y el porvenir del país, sino aún su reposo y autonomía.

Para comprometer la responsabilidad de la Nación por centenares de millones, que serían perdidos sin ir á Quito, y si el país pudiera darlos. Ha debido consultarse á nuestros ingenieros, los recursos de la Nación, calculados por el rendimiento de las contribuciones, el valor de los capitales imponibles, Comerciales, Bancarios, Agrarios, &c. Así se habría evidenciado la imposibilidad de que el país pudiera hacer esas erogaciones. Hemos procedido como niños, sólo por el halago de que se nos haría ferrocarril á Quito, y por ésta promesa hemos aceptado condiciones monstruosas.

Hay necesidad de estudiar un contrato que nos abrume de cargas, sin ninguna garantía; porque no hay estudios, planos, presupuestos, informes, nada, sólo un paseo á la ligera, calculando por la diferencia de alturas, las dificultades y distancias.

Se sabe que de Chimbo á Sibambe hay un desierto, por donde pasan 110 kilómetros de los peores de la línea, que por siglos la Nación tendrá que pagar los gastos de explotación, después de pagados los de construcción.

Este desierto natural es que contenga algunas centenas de millares de tierras baldías, que no se conocen. Lo primero es estudiarlo y previamente poblarlo de inmigrantes, porque en brazos de la inmigración, más que á impulsos del vapor, el ferrocarril ascenderá á la cordillera. ¿Se ha estudiado la manera de resolver el problema de aclimatar y establecer una fuerte colonización en ese desierto, siquiera unos cien mil inmigrantes, para que den algún carguío al ferrocarril.

¿Se han estudiado las diversas vías por las que tal vez sea más fácil, más corto, más productivo y menos oneroso el llevar

El ferrocarril á Quito?

Mientras tanto, sin garantías hemos cedido en venta real las 65 millas de nuestro ferrocarril, pagadero con las emisiones por los servicios de la que va á construirse, á pesar de que nos cuesta casi tres millones de sucres, con más la facultad de grabarlo en primera hipoteca, y con los millones de esa hipoteca, tiene Harman para hacer el depósito del medio millón en oro y sobra plata.

VI.

Nos hemos obligado á un servicio en oro por enormes sumas desde que se inicien los estudios, según los artículos 6.º, 7.º, 8.º, 12.º y 18.º, acápite 2.º

Y preguntamos: ¿de dónde sacaremos esas cuantiosas sumas, cuando nuestro presupuesto, sólo en números, deja un descubierto de dos millones, que será mayor en la práctica?

El Ecuador, según los más atinados cálculos de su riqueza pública imponible, entre giros bancarios, comerciales, capitales á mutuo y predios rústicos, entre cierra y costa, no dá más allá de unos S. 140 millones de sucres plata.

El mejor trabajo que conocemos de la Hacienda Nacional es el estudio de los presupuestos en 1890, de donde tomamos estos datos que los confrontamos con las Memorias de Hacienda, sobre impuestos y contribucion general.

Calculando que estos Capitales de Sierra y Costa, unos con otros, dejen libres á sus dueños, deducidos gastos de explotación, intereses & c, un 7 %, ó sean S. 10.000,000, están en proporción á las rentas nacionales, como erogando un 60 %, que es excesivo, y el resto para los gastos de familia.

VII.

Pero lo asombroso é increíble es la manera como el señor Valdivieso procede en el sentido más contradictorio, más perjudicial al país según sus propias demostraciones.

En el Mensaje del 12 de Abril del presente año, dice al párrafo 7.º:

“Que cuando más halagadora era la idea de continuar los trabajos por cuenta del Gobierno, consultado Mr. Muller á cerca del costo de la obra de Chimbo á Sibambe, contestó:

“Que no era posible hacer un presupuesto exacto mientras no estuvieran concluídos los estudios de la línea, pero que calculando desde Chimbo hasta conexasar con la carretera, á la altura de 2,730 metros (frente á Sibambe), en 110 kilómetros con desviaciones, estimaba su costo en £ 275,000” (£ 2,500 cada kilómetro.)

Dice el señor Ministro que ese trayecto es el más difícil y por consiguiente el más costoso del ferrocarril de Durán á Quito.....que desde el punto de conexión con la carretera frente á Sibambe hasta Quito, hay 275 kilómetros, que con los desvíos que habrá que practicar, puede calcularse en algo más de 300 kilómetros. Acerca del importe de este trayecto, también dice, no tenemos ningún dato y hay que averiguarlo; pero indudablemente tiene que ser menos costoso que el de Chimbo á Sibambe, desde que los accidentes del terreno son distintos por el difícil ascenso á la cordillera, y además, la Compañía constructora aprovechará en gran parte de la carretera.

Tenemos pues, que el costo de los 110 kilómetros de Chimbo á Sibambe según Mr. Muller es de.....£ 275.000.

Supongamos tres veces ó más sean 330 kilómetros al mismo costo, serian.....	„	825 000.
	£	<u>1.100,000.</u>

Por estaciones y material rodante, calcula Mr.

Mulle de Chimbo á Sibambe.....	£ 135,000.	
Triplicamos de Sibambe á Quito...	405,000.	540,000.
		„
Gastos imprevistos á Sibambe..	“ 40,000.	
Gastos id. á Quito.....	“ 60,000.	100,000.
Gastos de refección de Durán á Chimbo..	„	<u>150,000.</u>
Tenemos en sures de oro.....	„	9.450,000.
Se le dan en bonos.....	„	<u>12.282,000.</u>
Exceso abonado.....	S.	<u>2.832,000.</u>

Estos cuasi tres millones oro es el más pequeño confite que se pone en boca del Sindicato, no siquiera á la postre, sino antes de comenzar la obra.

Pero no es sólo esta enorme diferencia:

Por las Memorias vemos que el ferrocarril de Durán á Chimbo costó S. 2.640.000 que se regala á los Proponentes. Y según el mismo señor Ministro, refeccionando este ferrocarril con el costo de £ 150,000 que calcula Mr. Muller, cree que dará de productos mensuales hasta S. 50,000, con estas palabras:

“Ahora que el ferrocarril va á ser administrado directamente por el Gobierno, tenga la seguridad de que en las reformas que se introduzcan para mejorar el servicio, los productos de la línea alcazarán á S. 30,000, rendimientos que mejorarán más aun una vez terminados los caminos de herradura entre Cajabamba y Chimbo, pasando por Pallatanga, y el del puente á Santiago de Chimbo, que unirá á la provincia bolivariense el ferrocarril, en los cuales debe emprender el Gobierno, cuanto antes, merced á la autorización del cuerpo legislativo, á fin de aumentar la corriente del tráfico por ese lado, dándole así vida propia al ferrocarril, y entonces el producto pasará de *Cincuenta mil pesos mensuales*, cantidad que representa el servicio de *amortización é interés de más de 8.000 000 al 7,1°.*”

Y sabiendo el porvenir tan productivo de ese pequeño ferrocarril; ¿cómo lo regala el Dr. Valdivieso, con unos tres millones, más ó menos, en bonos que paga con exceso á lo calculado por Mr. Muller?

Y luego el pago del déficit de la explotación, de los dos Stock, y la mar y cuanto han pedido, y sin la menor garantía.

Hemos oido á una persona que tiene motivos de saberlo; que los proponentes Herman y C^{ca} exageraron sus propuestas, para rebajar un 20,1° en caso de que no fueren aceptadas. Pero el señor Ministro nos replicará en este tono campanudo y altisonante con que acostumbran hablar los del Gabinete á que pertenece: “El pueblo tiene el convencimiento de la notoria pureza y acrisolada honradez con que procede el Gobierno actual en todos sus actos.” ¿Será el pueblo que no lee ó no sabe leer?

Aquí pondremos punto final á esta pequeña exposición, que llevará á la mente de nuestros lectores el *convencimiento*, de que no se ha celebrado ni celebrará en ninguna nacionalidad del mundo entero, un contrato ferrocarrilero más usurario y leonino de funestas y trascendentales consecuencias para nuestra desgraciada Patria, que la dejará hundida en un abismo de males y desgracias imponderables.

García Moreno, antes de suspender el célebre contrato Urbina-Mokata, con el tino político con que solía proceder, consultó al Gabinete de St. James, si interpondría su acción diplomática. El Gobierno inglés sometió la consulta á los abogados de la corona, quienes informaron que ese contrato era leonino é indigno de ser protegido por la bandera inglesa símbolo de honradez y de justicia.

¿Qué dirían esos ilustres jurisconsultos del contrato ferrocarrilero, que hemos analizado en las páginas anteriores?

Que responda el Gabinete de Quito.

UN IMPARCIAL.

GUAYAQUIL, AGOSTO DE 1897.