

— 57 —

1910

986.6

C 638 f

m 614

615



FERROCARRIL CENTRAL

01791

1100



FERROCARRIL CENTRAL.

Entre las modificaciones solicitadas por la Compañía del Ferrocarril Central del Ecuador, las principales son :

1ª Aumento de precio por kilómetro, para el solo efecto de la garantía, á siete mil libras esterlinas en vez de los treinta mil sucres fijados en el contrato existente ;

2ª La garantía no será pagada *sobre cada kilómetro de ferrocarril construido*, como estaba estipulado, sino *sobre cada sección de cincuenta kilómetros* por lo menos.

Conviene analizar si estas modificaciones serán ó no ventajosas para los intereses nacionales.

1ª *Aumento de precio.*

Para solicitar esta modificación se ha estudiado previamente la ruta que deberá seguir el ferrocarril, por el Sr. Clegg, ingeniero inglés de gran reputación y larga experiencia. Los datos recogidos por este ingeniero demuestran

claramente que las siete mil libras solicitadas son la suma estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.

Por otra parte, es bien sabido que para llevar á efecto esta clase de empresas es indispensable emitir acciones y obligaciones que el público suscribe cuando la casa ó establecimiento de crédito que se encarga de esa operación inspira confianza; pero esta suscripción nunca se hace á la par, sino con un descuento inicial que está en relación con el crédito del Gobierno que garantiza el interés del dinero que se invierte en la obra que se trata de ejecutar. Véase el tipo á que se han colocado en Londres los empréstitos Sud-americanos:

| | |
|------------------------------|---------------|
| De Nicaragua á | 92½ 0/0 |
| „ Chile de | 89 á 97½ 0/0. |
| „ Brasil „ | 88 á 97 0/0. |
| „ Argentina de 84¼ á 94 0/0. | |
| „ Uruguay á | 82½ 0/0. |
| „ Perú á | 81¼ 0/0. |
| „ Honduras á | 80 0/0. |
| „ Méjico á | 78½ 0/0. |

El descuento inicial en todos estos empréstitos manifiesta el crédito respectivo de que ha gozado cada uno de estos países al tiempo de la emisión. Chile, el país más serio y mejor constituido de Sud-América, ha alcanzado el máximum, ó sea 97½ 0/0; en tanto que Méjico, aunque es uno de los países más ricos de América, á consecuencia de su largo período de trastornos políticos sólo ha obtenido 78½ 0/0.

El precio á que se cotizan actualmente en la Bolsa de Londres los bonos de esos mismos empréstitos, revela aún con más claridad el estado actual del crédito de estos países. Te-

nemos á la vista un cuadro de dichas cotizaciones de fecha 5 de abril último:

| | | | | | |
|--------------------------|-----|-----|-----|-----|------------|
| Bonos de Nicaragua del 6 | 0/0 | 101 | á | 104 | 0/0. |
| " Chile | " | 6 | 0/0 | 100 | " 102 0/0. |
| " Brasil | " | 4½ | 0/0 | 84 | " 86 0/0. |
| " Argentina | " | 6 | 0/0 | 100 | " 102 0/0. |
| " " " | " | 4 | 0/0 | 87 | " 89 0/0. |
| " Uruguay | " | 6 | 0/0 | 85½ | " 86½ 0/0. |
| " Perú | " | 6 | 0/0 | 20 | 0/0 |
| " Honduras | " | 10 | 0/0 | 15½ | " 16½ 0/0. |
| " Méjico | " | 6 | 0/0 | 93¾ | " 94¼ 0/0. |
| " Colombia | " | 4¾ | 0/0 | 41 | " 43 0/0. |
| " Ecuador | " | 1 | 0/0 | 24 | " 25 0/0. |

El Ecuador, que hace muchos años no paga los intereses de su deuda, se encuentra en las peores condiciones; de modo que calculando la emisión para este ferrocarril al 70 0/0, se hace un cálculo muy favorable, y esto debería aun considerarse como una especie de milagro financiero debido exclusivamente al gran crédito de las casas que han tomado en Europa el negocio á su cargo. Pues bien, £ 7.000 al 70 0/0 producirán solamente £ 4.900, ó sean \$ 33.075, al cambio actual de 35 0/0, cambio que bajará seguramente á causa de la importación de los mismos fondos para el ferrocarril, y entonces el producto de las £ 4.900 será menor aún.

Un ferrocarril que trasmontará los Andes á la altura de 3.300 metros sobre el nivel del mar, no es caro por \$ 33.075 plata por kilómetro.

Veamos el costo de algunos ferrocarriles de Méjico, y la República Argentina, sin olvidar que el territorio de esta última es enteramente plano.

Ferrocarriles de Méjico.

| | | | | |
|--|--------------------------|-----------|-------------------|--------|
| 091 oro suma de líneas en kilómetros | FC. de Veracruz á Méjico | \$ 75.600 | oro por kilómetro | 6 0/10 |
| | Mejicano Central | " 33.000 | " " " | 7 0/10 |
| | Interocéánico | " 23.775 | " " " | 6 0/10 |
| | Nacional | " 37.800 | " " " | 6 0/10 |
| | Internacional | " 32.700 | " " " | 6 0/10 |
| | Del Sur | " 34.530 | " " " | 6 0/10 |
| | De Sonora | " 30.841 | " " " | 7 0/10 |
| | Del Pacífico | " 27.000 | " " " | 6 0/10 |
| | Mineral | " 28.845 | " " " | 6 0/10 |

Ferrocarriles Argentinos.

| | | | | |
|--|------------------------------|-----------|------------------|--|
| 104 oro suma de líneas en kilómetros | FC. Central, Norte y Ramales | \$ 21.402 | oro por kilómet. | |
| | Andino | " 24.120 | " " " | |
| | Primer Entreriano | " 15.384 | " " " | |
| | Del Oeste y Ramales | " 31.494 | " " " | |
| | Sur y Ramales | " 26.566 | " " " | |
| | Central Argentino | " 29.590 | " " " | |
| | Rosario y Sunchales | " 39.400 | " " " | |
| | Del Pacífico | " 20.128 | " " " | |
| | Central Argentino del Este | " 31.185 | " " " | |
| | La Ensenada | " 97.263 | " " " | |
| | Del Norte | " 86.387 | " " " | |
| | Oeste Santafecino | " 20.871 | " " " | |
| | Santa Fe á las Colonias | " 20.114 | " " " | |

Entre estos ferrocarriles, el de Veracruz á la ciudad de Méjico es el que tiene más analogía, por la naturaleza del terreno que atraviesa, con el proyectado entre Bahía y Quito.

La extensión de la línea desde Veracruz, puerto en el golfo de Méjico, hasta la capital mejicana, es de 440 kilómetros. El interior del país es una planicie elevada, de clima suave, que desciende abruptamente hacia la costa, muy semejante á la situación de Quito. La altura de la ciudad de Méjico sobre el nivel del mar es de 2.240 metros, y el ferrocarril monta, en su trayecto desde Veracruz, una altura mayor, en Soletepec, de 2.307 metros. Quito es-

tá aun más elevada que Méjico, á 2.850 metros sobre el nivel del mar, y el ferrocarril central, en su ruta desde Bahía, subirá una altura mayor que la de Soletepec, es decir á 3.300 metros en la cima de la cordillera. Comparando, pues, lo que ha costado el ferrocarril mejicano, con el costo calculado para el ecuatoriano, se convendrá en que el presupuesto de £ 7.000 por kilómetro es verdaderamente lo más barato posible.

Examinado el asunto desde otro punto de vista, tenemos que la extensión total del ferrocarril no excederá de 330 kilómetros que á £ 7.000 cada uno son £ 2.310.000

6 0/10 sobre esta suma £ 138.600

Al cambio actual del 35 0/10 son . . \$ 935.550

Suponiendo que las entradas del mismo ferrocarril cubrieran únicamente los gastos de explotación y conservación, las aduanas de Manabí, asignadas ya á esta obra, cubrirán perfectamente el valor de los intereses, pues el desarrollo del comercio y de la agricultura, promovidos por el mismo ferrocarril, aumentarán incalculablemente los productos de dichas aduanas; pero es imposible concebir que el ferrocarril, uniendo la Capital de la República con el mar, no producirá dentro de pocos años lo suficiente para pagar los intereses del capital. Tal suposición sería el fruto del más fatal pesimismo.

Debe considerarse, además, cuánto aumentará la riqueza nacional al construirse el ferrocarril, y por consecuencia las entradas fiscales. Los millones de sures invertidos en la obra fecundizarán el suelo prodigiosamente, y esos vastos terrenos, hoy desiertos ó incultos,

serán inmediatamente poblados y cultivados, y esa población y ese cultivo enriquecerán con sus contribuciones al Tesoro nacional, en tanto que hoy tales terrenos no dan provecho alguno ni al Gobierno ni á los particulares, ni lo darán mientras no haya ferrocarril.

Por último, no debe perderse de vista que la construcción de un ferrocarril tan importante como éste, no ha de considerarse exclusivamente bajo la faz pecuniaria; es preciso atender á las necesidades generales del país que reclaman urgentemente esta mejora, aunque para obtenerla fuera necesario algún sacrificio. El Estado no es ni debe ser negociante que busca el lucro pecuniario, sino administrador y protector de las personas y de los intereses de los asociados.

2ª Pago de intereses por secciones de ferrocarril construídas, en vez de pagar sobre cada kilómetro construído.

Como durante la construcción de cada sección no menor de cincuenta kilómetros, no habrá que pagar intereses, en el primer año nada se pagará. Teniendo presente, además, que la primera sección de cincuenta kilómetros entre Bahía y Chone, producirá á lo menos \$ 50.000 netos por año, como lo demuestra la estadística, puede formularse el siguiente cálculo:

| | | |
|---------|----------------------------|------------|
| 2º Año. | Intereses en la 1ª sección | |
| | 50 kilómetros..... | \$ 136.500 |
| 3º " | id " 1ª " | 136.500 |
| 3r. " | id " 2ª " | 136.500 |
| | | <hr/> |
| | | \$ 409.500 |

A deducir:

| | | |
|---|----------|---------|
| Valor recibido de las aduanas de Manabí y del cual se hace cargo la Compañía..... | \$ | 110.000 |
| Valor aproximado de los lotes de tierras..... | „ | 240.000 |
| Producto neto aproximado de la 1ª sección del ferrocarril en el 2º año..... | „ | 50.000 |
| Producto neto de id id en el 3º año..... | „ | 50.000 |
| | | <hr/> |
| | Suman \$ | 450.000 |
| Diferencia á favor de la Nación .. | „ | 40.500 |
| | | <hr/> |
| | \$ | 409.500 |

De modo que del cuarto año en adelante será que la Nación principiará á pagar intereses y para entonces tendrá aún á su favor \$ 40.500, y el desarrollo de la agricultura y el comercio hará que los productos de las Aduanas de Manabí, más los del mismo ferrocarril, sean suficientes para el pago de los intereses, pues debe tenerse en cuenta que al fin del 3º año habrá, por lo menos, 150 kilómetros de ferrocarril construído, ó lo que es lo mismo éste habrá llegado á Santo Domingo. Por consiguiente, es muy poco probable que llegue el caso de que el Gobierno tenga de pagar por intereses algo del Tesoro, ó sea de sus rentas generales.

Otra consideración económica para la Nación: durante el período de construcción, calculando que la Compañía construirá la 1ª sección de 50 kilómetros en doce meses, ó sea un poco más de 4 kilómetros por mes, el Gobier-

no tendría que pagar los intereses según el contrato de 1887, de esta manera:

| | | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|----|-------|
| 1º mes 4 kilómetros á \$ 30.000 cju. | | | | | | |
| ó sean \$ 120.000; 6 % de esta | | | | | | |
| cantidad en once meses | | | | | \$ | 6.600 |
| 2º mes 4 kilómetros más en 10 meses | | | | | „ | 6.000 |
| 3º „ 4 „ „ „ 9 „ | | | | | „ | 5.400 |
| 4º „ 4 „ „ „ 8 „ | | | | | „ | 4.800 |
| 5º „ 4 „ „ „ 7 „ | | | | | „ | 4.200 |
| 6º „ 4 „ „ „ 6 „ | | | | | „ | 3.600 |
| 7º „ 4 „ „ „ 5 „ | | | | | „ | 3.000 |
| 8º „ 4 „ „ „ 4 „ | | | | | „ | 2.400 |
| 9º „ 4 „ „ „ 3 „ | | | | | „ | 1.800 |
| 10º „ 4 „ „ „ 2 „ | | | | | „ | 1.200 |
| 11º „ 6 „ „ „ 1 „ | | | | | „ | 900 |
| 12º „ 4 „ „ „ „ | | | | | „ | 0.000 |

50 kilómetros \$ 39.900

que la Nación economiza en virtud de la modificación solicitada, según la cual la garantía no comenzará á hacerse efectiva sino desde que esté concluída cada sección de 50 kilómetros. Esta misma economía hará la Nación en cada sección de 50 kilómetros, y como la línea tendrá 330 kilómetros, esto es 6 $\frac{1}{2}$ secciones, la economía será de 6 $\frac{1}{2}$ veces \$ 39.900, ó sean \$ 259.350.

Hemos demostrado que si la Nación habrá de pagar algo por intereses, será después de que haya construído la Compañía 150 kilómetros de ferrocarril, por lo menos, es decir cuando éste se hallará á dos jornadas á caballo solamente desde esta Capital. Esta consideración es de la mayor importancia.

Los datos sobre ferrocarriles argentinos están tomados de la Geografía por F. Latzina, Buenos Aires, 1888.

Cálculo aproximado de lo que producirá la 1ª sección del ferrocarril, de Bahía á Chone, desde el 1er. año.

| | | | | |
|------------|---|--------------------|----|---------|
| 40.000 qq. | Cacao | á 1 c. por kilómt. | \$ | 20.000 |
| 60.000 | Tagua | „ 1 „ „ id. | „ | 30.000 |
| 6.000 | Cueros | „ 1 „ „ id. | „ | 3.000 |
| 2.000 | Caucho | „ 1 „ „ id. | „ | 1.000 |
| 500 | Almidón | 1 „ „ id. | „ | 250 |
| 500 | Quesos | „ 1 „ „ id. | „ | 250 |
| 5.000 | Sal y granos | „ id. | „ | 2.500 |
| 40.000 | Importación | „ id. | „ | 30.000 |
| 1.500 | Reses | „ id. | „ | 4.500 |
| 200 | Caballos y mulas | id. | „ | 600 |
| | Madera de construcción y ebanistería | | „ | 8.000 |
| | Producto del muelle sobre 6.000 toneladas | | „ | 6.000 |
| | 10.000 pasajeros | | „ | 20.000 |
| | Suma | | \$ | 126.100 |
| 60 0/10 | Gastos de explotación | | | 75.660 |
| | Producto neto | | \$ | 50.440 |

Para dar mayor fundamento de lo que dejamos expuesto, copiamos en seguida algunas apreciaciones de la prensa inglesa y norte-americana respecto al progreso alcanzado por Méjico y la Argentina, merced á los ferrocarriles.

DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES DE MÉJICO.

El notable progreso del desarrollo de los ferrocarriles en Méjico es sorprendente si se compara su situación actual con la de diez años atrás. Una década es un espacio de tiempo muy pequeño en la existencia de una nación, pero es un hecho que en tan corto período esta República ha adelantado á pasos gigantescos, y es de notarse que la construcción de ferrocarriles se está llevando á cabo en tal extensión y con rapidez tal, que hablan mucho en favor del futuro de este espléndido país. Con este número repartimos un suplemento, compuesto de dos mapas, que representan respectivamente á "Méjico como es, y como era." La vista de estos mapas explica esto mejor que lo que nosotros pudiéramos hacerlo, y tenemos el placer de presentarlos á nuestros lectores, muchos de los cuales están indudablemente interesados en las empresas mejicanas. También hemos reunido algunos datos y cifras relativas á las principales líneas.

Un examen de los mapas demuestra que en 1880 Méjico sólo podía jactarse de tener una línea no más, abierta al tráfico, la conocida con el nombre de Ferrocarril Mejicano, de una extensión de cerca de 300 millas, de Veracruz á la ciudad de Méjico, capital de la República. La red de ferrocarriles norte-americanos no tocaba en ningún punto de la frontera mejicana,

ó mejor dicho, no se acercaba más que hasta San Antonio, en Tejas, unas 150 millas de Eagle Pass. Las comunicaciones locales en el interior se hacían por diligencia ó á lomo de mula, y el comercio con el exterior por los vapores que salían de los puertos del Golfo de Méjico y los puertos del Pacífico. Volviendo al mapa de Méjico en 1890, qué cambio tan sorprendente ha tenido lugar! Vemos la República cruzada en casi todas direcciones por ferrocarriles y ramales, mientras que importantes líneas ahora en construcción, llevarán nuevas secciones del territorio á la corriente de desarrollo que invariablemente sigue al mejoramiento de las vías de comunicación. La longitud total de los ferrocarriles abiertos actualmente en Méjico al uso público es de unas 4.648 millas, y mientras tanto se construyen rápidamente unas 1.360 millas más, lo que hace por todo 6.008 millas. Durante este período los ferrocarriles de los Estados Unidos han avanzado también, y han alcanzado la frontera de Méjico en cuatro puntos, y puesto á la República Mejicana en comunicación directa por ferrocarril con todos los centros importantes de su gran vecino del Norte.

Es un hecho muy significativo y digno de notarse que se haya progresado tanto en el breve período de diez años, aun en esta época de adelantos, y tenemos la mayor satisfacción en llamar la atención especial de los capitalistas europeos acerca de esta Nación que avanza tan rápidamente.

Puede afirmarse en general que la construcción de un ferrocarril tiene por efecto inmediato estimular la industria y la producción en la región atravesada por él, es decir, en vein-

te millas á cada lado de la línea, y en los países nuevos, como Méjico, todos los lugares situados dentro de cuarenta millas de la línea reciben de ella un beneficio indirecto, pero seguro.

De acuerdo con este principio hemos señalado en los mapas con una sombra oscura una zona de veinte millas de ancho á cada lado de los ferrocarriles, y con una faja más clara una zona exterior de veinte millas. Esto pondrá á nuestros lectores en aptitud de apreciar mas rápidamente el valor de la red de ferrocarriles que está actualmente esparciendo sus ramificaciones en tantas direcciones por todo Méjico.

(South American Journal.)

MEJICANOS Y ARGENTINOS.

Situados en ambos extremos de Hispano-América, estos dos progresistas pueblos parecen destinados á servir de guía y modelo á las otras nacionalidades de la que fué América española, especialmente en todo aquello que tiene relación con el progreso material.

Por el área de sus territorios, por sus dos grandes metrópolis, y por el número de su población, vienen á ser estas naciones las dos hermanas mayores entre las diez y seis nacionalidades que en nuestro gran continente hablan la hermosa lengua de Castilla.

Durante el último decenio, uno y otro pueblo han venido rivalizando en el progreso y movimiento ferroviario, y con tal precisión que es muy posible que en el actual semestre, y tal-

vez en un mismo mes, la red de ferrocarriles mejicanos y la red de ferrocarriles argentinos sumarán 9.000 kilómetros cada una.

Con respecto á las vías en construcción y proyectadas, ambos pueblos se encuentran también á igual altura, y lo mismo sucede respecto á telégrafos, carreteras, obras de puertos y en general con todo aquello que simboliza el progreso práctico y positivista, sin el cual los pueblos sud-americanos jamás podrán asegurar fuertemente el orden y la paz.

UNA PROVINCIA MODELO.

El siguiente cuadro demuestra el asombroso desarrollo dado á los ferrocarriles en la provincia argentina de Santa Fe, que á pesar de no contar todavía con 300,000 habitantes, viene superando en la construcción de nuevos ferrocarriles á muchas naciones de Europa y de la América latina:

| Año | Kilómetros de Ferrocarril | Aumento |
|------|---------------------------|---------|
| 1865 | 0 | 0 |
| 1866 | 50 | 50 |
| 1881 | 112 | 62 |
| 1885 | 607 | 495 |
| 1887 | 962 | 355 |
| 1888 | 1362 | 400 |
| 1889 | 2004 | 642 |

En el año que acaba de terminar la proporción es de casi dos kilómetros diarios. La campaña ferroviaria emprendida por su actual

Gobernador Dr. Galvez, hará época en los anales ferrocarrileros de la América latina.

Es un bello ejemplo que en todos los Estados Hispano-Americanos debiera imitarse. Santa Fe con sus ciento treinta y seis colonias agrícolas, ricas y florecientes, y más de seis kilómetros de vía férrea por millar de habitantes, se encuentra hoy á la cabeza de todas las provincias argentinas en materia de colonización, agricultura y ferrocarriles, y ha superado el tipo ferroviario australiano de cinco kilómetros por cada mil habitantes, dando así una gallarda muestra de las maravillas que en Méjico, Centro y Sud América, puede realizar el naciente espíritu de empresa, que tan rápidamente está cambiando el temperamento de los pueblos de raza latina en este continente.

ESTADOS DE SINALOA Y DURANGO.

La transformación agrícola y comercial de esta gran sección del territorio mejicano, depende en gran parte de la construcción del ferrocarril de Culiacán á Durango, no sólo por la importancia y trascendencia que esta gran línea tiene para ambos Estados, sino porque está llamada á ser la base de otros ferrocarriles secundarios, que convertirán esta línea principal en una de las más importantes y de más porvenir de la República Mejicana, difundiendo nueva vida por los distritos interiores y contribuyendo al engrandecimiento de las capitales de ambos Estados, gobernados hoy por dos ciudadanos entusiastas por el progreso ferroviario, y que son una garantía de que en to-

do aquello que de sus atribuciones dependa, facilitarán cuantos datos y noticias pueden ilustrar á los que se interesen en estudios y construcciones de nuevas vías de comunicación, llamadas á sacar de su actual aislamiento no sólo á las capitales de uno y otro Estado, sino á importantísimos municipios, que si hoy carecen de movimiento mercantil, serán en plazo no lejano ricas y florecientes ciudades.

(Railroad Topics.)

Véase el costo de otros ferrocarriles de Sud-América:

COSTA-RICA.

FC. de Punta Arenas á S. José 180 k. \$. 57.109 costo por k.

PERU.

| | | | | | | |
|-----|---------------------|-----|-----|---------|-----|-----|
| " " | Mollendo á Arequipa | 750 | " " | 67.301 | " " | " " |
| " " | La Oroya | 146 | " " | 185.342 | " " | " " |

CHILE.

| | | | | | | |
|-----|-----------------------|-----|-----|--------|-----|-----|
| " " | Valparaíso á Santiago | 185 | " " | 61.168 | " " | " " |
|-----|-----------------------|-----|-----|--------|-----|-----|

BRASIL.

| | | | | | | |
|-----|-------------------|-----|-----|--------|-----|-----|
| " " | Don Pedro Segundo | 720 | " " | 62.659 | " " | " " |
|-----|-------------------|-----|-----|--------|-----|-----|

(Obra del Dr. Federico C. Aguilar, Bogotá 1884.—Imprenta de Ignacio Borda.)

FERROCARRIL DE QUITO A BAHIA.

HONORABLES SENADORES Y DIPUTADOS:

Tenemos conocimiento de que os será presentada una propuesta para la construcción de un ferrocarril desde esta ciudad hasta la orilla del Pacífico, por la línea de Santo Domingo y Chone.

A vuestra sabia penetración no se oculta cuan fecunda en benéficos resultados para la nación será la realización de esta obra, y convencidos nosotros de que sin vías de comunicación no tendremos nunca industria, comercio ni agricultura, ni podremos sacudirnos de la difícil situación económica en que nos encontramos, os pedimos respetuosamente que aceptéis la referida propuesta, con lo cual os haréis acreedores á nuestra eterna gratitud.

Quito, junio 20 de 1887.

Carlos Aguirre Montúfar, R. Barba Jijón, Vicente I. Aguirre, Juan R. Orejuela, Nicolás Sabarita, Pedro Chi-

riboga S., J. Aguirre Montúfar, R. E. Paliño, Francisco Váscos A. Ramón Lasso Aguirre, Luis A. F. Salvador, Ricardo B. Espinosa, Rafael Salvador Gangotena, Jorje Zaldumbide, Manuel Zaldumbide, Javier Correa, E. Guarderas, A. Guarderas, José I. Calisto, Ignacio Heredia, José María Donoso, Juan Barba y Checa, D. Gangotena, Leonidas Pallares Arteta, Rodolfo Riofrío, José María Arteta y Arteta, Emilio Pallares Arteta, Vicente M. Pallares, Federico Salvador, J. Zaldumbide, Fidel Jaramillo, E. Muñoz, Woodhouse & Küssel, Gabriel Jesús Núñez, Francisco Schmid, L. Gouin, Alejandro Pareja C., Vidal Ortiz, Federico Guillén, Guillermo Martínez, V. Tinajero, E. Pombo, A. Gehin, Ricardo Pombo Arroyo, Modesto F. Chacón, José M. Díaz Granados, Pedro J. de Arteta, Carlos E. Espinosa, Rafael Salvador, U. Quiñones, Guillermo Borrero, Juan J. Narváez, Miguel Arroyo, J. M. Ribadeneira, R. Calisto, Alejandro Bueno, R. Machuca C., Francisco de P. Urrutia, M. de J. Benalcázar, José M. Reyes, A. Breilh, L. Lafitte, Augusto Cousin, Benjamín Ribadeneira, Alejandro Ron, José Ignacio Arellano, Alejandro Schybye, Enrique Thede, Canuto Jiloz, M. C. Barriga, León Charpentie, Luis A. Aquatias, A. Gachet, Juan Caraher, Augusto L. Rasele, R. T. Caamaño, Lino Baldassari, Francisco A. Kistenmacher, F. W. Wixicell, J. Theakston, Luis Orrico, M. R. Calderón, José Luis Tamayo, B. J. Castro, Francisco Ordóñez V., Ignacio Pérez A., Francisco F. Mata, José Ignacio Villacreces, Basilio Ribadeneira, Vicente R. Bermeo, Joaquín Pozo, A. Coronel V., J. J. Martínez Larrea, Miguel A. Pérez, Manuel Chiriboga, Trajano Mata, Pedro Rojas, Juan B. Dávila, Arturo L. Hansen, M. Mortensen A., Mann Emilio Stahlshmidt, Vicente Coello, José Ricardo Carrión, Manuel Moscoso.

Véase á continuación el respetable voto del Sr. D. Marco J. Kelly, el inteligente empresario del ferrocarril del Sur, voto que se publica con la respectiva autorización.

Quito, julio 4 de 1887.

Sr. Dr. D. Antonio Fernández Córdoba.

Presente.

Mi estimado amigo y Señor:

Me ha favorecido en esta fecha la atenta de U. de ayer contraída á solicitar mi opinión acerca de la conveniencia para el país de la propuesta que al Congreso ha elevado el Sr. Ignacio Palau, sobre la construcción de una vía férrea que establezca la comunicación entre esta Capital y el puerto de Bahía, en Manabí.

Para emitir una opinión que tuviera algún acierto, preciso fuera: 1º, ser conocedor de la expresada propuesta, la que no he tenido ocasión de ver; y 2º, que tuviera á la vista datos estadísticos, que no tengo, acerca de la producción de los cantones de Manabí que hubieran de ser servidos más inmediatamente por aquella línea férrea. (1)

(1) El Cantón de Manabí, inmediatamente servido por esta línea férrea, es el de Rocafuerte, el más exportador de aquella provincia, como muy acertadamente lo ha dicho el Excmo. Sr. Presidente de la República en carta de fecha setiembre 22 de 1886, que se publicó en varios periódicos.

Deseoso, sin embargo, de complacer la invitación que U. se sirve hacerme, la que estimo muy honrosa para mí, le comunicaré mis impresiones en tesis general, y hecha la salvedad arriba expresada.

Entiendo que el proponente desea establecer un ferrocarril entre Bahía de Caráquez y Chone, por ahora, y el paraje ó hacienda de San Florencio más tarde, ligando el punto terminal del ferrocarril con esta Capital por medio de una carretera. (2)

En cuanto á la carretera, demostrado está por la experiencia, tanto en el Ecuador como en otros países, en que he conocido personalmente estos asuntos, que esa clase de vías, cuando no son sumamente cortas ó cuando no ligan entre sí ciudades populosas, no satisfacen realmente á las necesidades del público, por lo menos de una manera relativa á su costo y al costo de su entretenimiento. Prueba inconcusa de esto es que, después de tantos años de construída la carretera del Sur, no se da el caso de un solo vehículo que sobre ella ruede conduciendo cargas.

Peró no puedo creer que el Sr. Palau no modificará en la práctica, ó bien procurándose capitales para continuar el ferrocarril, ó bien eligiendo mejor por hacer un buen camino de herradura que comunique el extremo de su línea férrea con la Capital.

En un número de *La Nación* de Guayaquil correspondiente al 23 del pasado, he leído que en el puerto de Bahía se había organizado una compañía anónima para la navegación á vapor en los ríos Capotillo y Chone. Esta noticia me inclina á creer que hay negocio para un ferrocarril entre Ba-

(2) La propuesta, según modificación hecha por la Comisión de la H. Cámara de Diputados y aceptada por el Empresario, es para construir una línea férrea desde esta misma Capital hasta el puerto de Bahía.

hía y Choné y me hace creer también que establecido ese ferrocarril, habrá un incremento que, permitiendo subsistir á ferrocarril y vapores con recíproca competencia, beneficiosa siempre para el público, habrá de traducirse indefectiblemente por un aumento de riqueza en aquella provincia. La idea de que donde existe la vía fluvial, no tiene razón de ser la vía férrea, es un error de tal bulto, que ponerme á demostrarlo sería irrogar una ofensa á los conocimientos de U. La vía fluvial entre Chone y Bahía, como todas las vías fluviales, es imperfecta, lenta, y, haciéndole mucho favor, pudiera compararse con los caminos de herradura. En todas partes del mundo civilizado, no siquiera donde existen ríos pequeños como los que en el Ecuador se pretende elevar á la primera categoría, sino donde los ríos son efectivamente anchos, profundos y caudalosos, hase observado que el desarrollo de la riqueza, que el desarrollo del mismo servicio fluvial, no ha adquirido jamás importancia, sino á vuelta de establecerse las líneas férreas. Para no ir muy lejos, hace cuatro años que pude observar en la República vecina de Colombia, que el pequeño ferrocarril entre Caracolí y Honda, sobre el río Magdalena, donde existe un servicio de vapores en grande escala, prestaba un servicio tan importante á aquel país que no faltaba quienes declararan que esa pequeña línea ribereña, siendo la más práctica, era una de las más útiles al país. En la misma Colombia, la navegación del río Dagua, en el Estado del Cauca, era tan ineficiente elemento de desarrollo y progreso, que puede decirse que el Estado del Cauca, riquísimo en elementos de todo género, no empezó á respirar á pleno pulmón mientras que no estuviese construído el ferrocarril entre Buenaventura y Córdoba, y desvinculada la agricultura y el comercio de la ar-

tería fluvial que antes fuera la única de que se disponía. (3)

Creo firmemente que si el Sr. Palau construye, ya no digo una comunicación con Quito, siquiera el ferrocarril de Bahía á Chone, habrá contribuido poderosamente no sólo al desarrollo de la riqueza de aquella provincia, sino al afianzamiento en ella de la paz pública, tantas veces alterada, quizás más que otra cosa, por la falta de medios fructuosos de trabajar.

En tesis general, creo que cuando propuestas de esta naturaleza son presentadas al Gobierno por personas residentes en el país, sean pequeños ó grandes sus capitales, deben ser atendidas: los que algo tienen que perder, bien sea de fortuna ó de crédito mercantil, son las más veces parcos y prudentes en el proponer. Cuando llevan á cabo los compromisos que contraen, el país siempre gana, gana mucho, gana todo él, y gana á despecho de los subsidios con que favorezca el planteamiento de este orden de empresas, que ningún capitalista racional acomete en ningún país del mundo sin esta clase de apoyos pecuniarios de parte del Estado; y digo que en todo caso gana la nación, porque bien así como puede minorar sus rentas de uno ó más años, erogando subsidios para los ferrocarriles, aumenta la riqueza pública poderosamente con este gran factor de la civilización, y por consiguiente se acrecientan siempre las rentas fiscales. Ahí está Chile, república cuya cordura en asuntos de negocios es tan conocida: antes de que acomie-

(3) En confirmación de lo que dice el Sr. Kelly, es preciso explicar que el río de Chone es solamente navegable en muy corta extensión y por embarcaciones de reducidas dimensiones, que no excedan de **cinco** toneladas de capacidad y de un pie de calado. Hoy se hace el tráfico entre Bahía y Chone mitad por agua y mitad por tierra.

tiera sus ferrocarriles, hoy tan numerosos, las rentas públicas llegaban apenas á cuatro millones de pesos; los tímidos y los alarmistas sostenían á porfía que no sólo no podía el país entrar en esa clase de negociaciones, sino que auguraban completo desastre para el Erario, al acometerlas. Y sin embargo hoy las rentas de Chile pasan de 25 millones, y sólo los ferrocarriles producen al Estado más de cinco. Tales resultados se obtienen siempre mediante juiciosas combinaciones de crédito aplicadas á los ferrocarriles, que son por su naturaleza agentes fecundos y reproductivos. Yo veré con satisfacción sincera que se acometan, por personas honradas en el Ecuador, cuantas líneas férreas sean practicables: todas ellas serán más que útiles, y si su realización impone al Estado algunos sacrificios de momento, el mismo Estado cosechará esos beneficios con creces en el mayor bienestar y riqueza de todos los ciudadanos.

Soy de U. con sentimientos de consideración su muy atento amigo y S. S.

M. J. Kelly.

