

EL CONTRATO D' OKSZA

ANTE

EL CONSEJO DE ESTADO



QUITO

IMPRESA CATOLICA

1891

EL CONTRATO D' OKSZA

ANTE

EL CONSEJO DE ESTADO

No me ha sorprendido, no podía ni debía sorprenderme la destemplada grito, la tempestad de necedades y denuestos que ha suscitado la legítima tentativa que hice en el Consejo de Gobierno para salvar á la República de la ruina y vilipendio que para ella encierra el inicuo y monstruoso contrato d' Oksza. La esperaba; y, si he de decir toda la verdad, la deseaba, aun á costa de las injurias y calumnias con que me han laureado los explotadores y sus cómplices. La deseaba como ocasión propicia para despertar la atención pública y renovar la discusión sobre un negocio que parecía consumado bajo la doble sanción de los Poderes públicos y de una tolerancia y silencio inconcebibles de parte de las víctimas de la explotación audaz. Y ¿cómo no desearla, si además de tan preciosa oportunidad, me brindaba la no menos valiosa de llenar una omisión que no estuvo en mi mano evitar, de restablecer un combate perdido, asaltando la plaza que la seducción y la astucia habían

entregado al enemigo, de lavar y vengar la afrenta nacional y recobrar el tesoro en cuya defensa no me fué dado quemar el último cartucho?

Sí, preví y deseé lo que está pasando; ví claramente á lo que me exponía al preteuder arrancar la succulenta presa de las garras de quienes se saboreaban ya con su tranquila posesión; acepté los improprios, las diatribas, las injurias y calumnias, como preciado galardón de mi temeraria empresa, y no desconfío todavía de que, rectificada la opinión pública—algún tanto extraviada por desgracia—el sacrificio que me he impuesto se corone por el único fin á que aspiro: disipar la atmósfera deslumbradora con que ha velado la perfidia la senda tortuosa por la que se nos arrastra; obligar á la mayoría de los ecuatorianos inteligentes, abnegados y patriotas á volver á explorar con mirada serena y perspicaz la peligrosa vía por donde vamos, y, reconocido el funesto extravío, encabezar varonilmente la reacción y salvar á la Patria del abismo á que se la conduce, cegada con la suave venda de encantadoras ilusiones.

Por mas que otra cosa vociferen las pasiones bastardas, hoy más que nunca desapoderadas por el calor, en ellas insano, de la presente lucha electoral; al tomar la actitud que asumí en el Consejo de Estado, no tuve otro fin que el muy laudable que dejo expuesto, ni más móviles que el celo por la justicia, el odio á la iniquidad sobreexcitado por su insolente triunfo, el deber de la conciencia y el amor patrio que, en los católicos sinceros, á cuyo número me honro de pertenecer, reviste el carácter elevado y vigoroso de la caridad cristiana ejercitada en el ancho campo de la comunidad nacional.

Decir el fin á que aspiro y los móviles que me impulsan, es expresar claramente las armas con que he de combatir en la empeñada contienda. Una justa causa demanda para su defensa, un elevado objeto requiere para ser alcanzado, medios que guarden con ellos perfecta armonía. Nobles y abnegados impulsos no comportan el puñal del bandido, la *cachiporra*

del patán, ni otro alguno de los instrumentos que emplea en sus riñas la gente ruin y soez. Lógicos razonamientos, cálculos intachables, reminiscencias saludables y verídicas de un reciente pasado, serán mis únicos medios de ataque y defensa. Entre tanto, coadyuven mis adversarios á mi propósito, continuando en el empleo de las armas que hasta aquí han usado. Ellas dicen lo que son y lo que quieren con más fuerza y claridad que cuanto yo pudiera enunciar para arrancarles la careta y dejar desnuda la faz, repugnante y repulsiva, del ávido, insaciable explotador.

A su disposición tienen mi nombre y mi reputación: inquean en ellos su diente emponzoñado. Ni la vida les esquivo; y todo lo daré por bien empleado, si me alcanzan el esfuerzo y el aliento para romper el yugo de la oprobiosa esclavitud con que se intenta degradar á la presente y futuras generaciones. En el último tercio de la vida, cuando he trasmontado ya la cumbre de esta fugaz existencia, peleo, no en pro de un patrimonio que bien pronto he de dejar, sino en guarda y defensa de los intereses nacionales. Sálvense el presente y el porvenir de la Patria del peligro que les amaga, y no habrá sacrificio que me parezca costoso.

Contrariado por la hostilidad encubierta pero eficaz del Poder, no he podido hasta el día manifestar á la República cual ha sido mi conducta, cual la del Consejo de Estado, al que tengo la honra de pertenecer, en el asunto de vital importancia en que me ocupo. Más de tres meses han corrido desde la primera sesión y más de dos desde la última de las cinco en que el Consejo deliberó y dió su dictamen sobre este grave negocio; y hasta el día en que esto escribo, no se han publicado más que tres de las cinco actas que, á consecuencia de mis repetidas instancias, se dispuso reiteradamente se diesen á luz en el "Diario Oficial". No ha habido espacio para ellas en el órgano de publicidad de los actos gubernativos; pero sí lo ha habido, amplio y desahogado, para reproducciones de documentos de todos conocidos, que tienen

la recomendación de abogar en pro del beneficioso contrato.

Una semana gastó en pases perdidos un escribiente pagado por mí para compulsar las actas no publicadas, pues no había para ello amanuense desocupado en la oficina; y el mandado por mí, cual importuno mendigo, era rechazado uno y otro día con fútiles pretextos.

Obtuve, por fin, las apetecidas copias; mas, ¿cuál mi sorpresa al encontrar una de esas actas descabalada y trunca? Tuve que dirigirme al Presidente del Consejo, hacerle notar la irregularidad cometida y obtener por este medio su rectificación. No era esto extraño para mí: igual cosa me pasó con el informe que emití acerca de la resolución del contrato de 7 de agosto de 1885. Aprobado y dispuesta su publicación, *por unanimidad de votos*, nunca fué dado á luz en el "Diario Oficial"; y no sería hasta ahora conocido, si no lo hubiera hecho insertar en el N^o 14 de "El Fénix", correspondiente al 2 de mayo de 1890.

Mientras tan triste suerte corrían las actas del Consejo, la chispa eléctrica atravesaba los espacios, surcaba los mares, prendía la mina, levantaba inusitada explosión en la prensa asalariada é iba á buscar en el viejo Continente al defensor autorizado y prestigioso, al panegerista más entusiasta, no ya de un pacto bilateral que impone cargas recíprocas á los contratantes, sino de un obsequio, de una donación gratuita, acreedora al reconocimiento nacional y digna de ser perpetuada por el bronce ó el mármol en imperecedero monumento.

No contando con la seguridad de que mientras se imprima esto que escribo, se den á luz las actas aún no publicadas; deseando que los que siguen con el interés que merece el curso de este grave asunto, releen lo que han leído en retazos suministrados á largos intervalos, y aspirando á fijar con precisión y exactitud la base y el punto de partida de los razonamientos y cálculos que tengo que oponer á los reparos y objeciones de los explotadores y de sus cóm-

plices y abogados, reproduzco á continuación en un solo cuerpo las actas ya publicadas, inserto también las inéditas y ruego al lector que las recorra con atención y me facilite la tarea de hacerme comprender en un asunto tan árido y complejo como el que tengo entre manos.

Ⓘ

Actas del Consejo de Estado

Sesión del día 2 de Junio de 1891.

Concurrentes: Sres. Vicepresidente, Ministros de Estado, Ministro Fiscal, Aguilera, Gómez de la Torre, Ponce y Ribadeneira.

Leídos el oficio y telegramas siguientes:

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, Junio 15 de 1891.

Sr. Secretario del Consejo de Estado,

Remito á U. copia de los telegramas recibidos de París y sus correspondientes contestaciones, sobre el depósito de los dos millones de francos en el Banco de Westendorp, en cumplimiento de la estipulación 36 del contrato del Ferrocarril del Sur.

U. se servirá poner en conocimiento del H. Consejo de Estado, á fin de que se sirva dar su parecer en este asunto.

Dios guarde á U.—*Gabriel Jesús Núñez.*

Telegramas cruzados con el Sr. Ballén.

De París.—Mayo 30, recibido el 31.—Depósito de los dos millones hecho en respetable Banco de Westendorp (Amsterdam). Certificados recibidos hoy

A París.—Mayo 30.—Confío en que Banco nombre con aprobación de U. según convenio. Desearía saber sobre el empréstito de los dos millones.

De París.—Junio 1º.—Tengo informes á mi satisfacción con respecto á empréstito de los dos millones del depósito. Se necesita aguardar el resultado empréstito Okzsa.

A París.—Junio 1º.—No ha contestado U. terminantemente aún si depósito se hizo de acuerdo con U.

De París.—Junio 3.—Me hallo compelido á rehusar certificados Westendorp con motivo de impropia palabra. Dice Larrea censos reducción convenida á quinta parte.

A París.—Junio 4.—Telegrama recibido. Telegrafíe sin clave pormenores.

De París.—Junio 5.—Teniendo buenos informes acepté Westendorp. Devolví certificados porque reconocían depósito de la valeur de deux millones, cosa distinta de somme de deux millones.

El Sr. Ponce dijo (consignó después, por escrito, en Secretaría), lo siguiente :

“De los últimos cablegramas del Cónsul General de la República en París, que se han puesto en conocimiento de este H. Consejo para que dictamine, con vista de ellos, sobre la conducta que debe observar el Poder Ejecutivo respecto del contrato aprobado por la última Legislatura para la construcción del Ferrocarril entre el puente de Chimbo y Riobamba, aparece, en mi concepto, de manera evidente, que no se ha verificado el depósito de los dos millones de francos de que habla el artículo 36 del Decreto de concesión, *en el tiempo ni en la especie* que determina dicho artículo, *ni en el Banco designado de común acuerdo entre la Compañía constructora y el Supremo Gobierno.*

La falta de cumplimiento de esta condición

previa, produce la resolución del contrato, según lo prescrito en el N.º 2.º del artículo 42 del citado decreto. Ha llegado, por tanto, el momento de darlo por resuelto y disponer, como lo establece el inciso 2.º del artículo 4.º, que se continúe el interrumpido curso del juicio arbitral iniciado contra el Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil.

El cumplimiento de este deber me parece tanto más urgente, cuanto que mientras más se dilate en definir y determinar la responsabilidad en que incurrieron el Sr. Kelly y la Compañía, por la inobservancia del contrato de 5 de Agosto de 1885, más difícil será hacerla efectiva y menores los valores y especies pertenecientes á los contratistas, con los que la Nación debe reembolsarse de las sumas erogadas y de los daños y perjuicios que ha sufrido á consecuencia de ese malhadado negocio. Pero, lo que vuelve más premiosa esta medida, es la consideración de la naturaleza del contrato resuelto. Sobre onerosísimo, en extremo vergonzoso para el país, su caducidad, ocasionada por culpa de la Compañía constructora y no de los Poderes públicos nacionales, será la feliz reparación de un mal que parecía irremediable.

Esta última aseveración, que contradice el concepto general respecto del Decreto relativo al Ferrocarril del Sur, necesita ser ampliamente justificada, para que no sea vista y rechazada como una temeridad, hija de presuntuosa ignorancia. Permítaseme, con tal fin, ofrecer á la consideración del H. Consejo una ligera exposición en la que hablarán cifras de autenticidad indisputable y cálculos numéricos de fácil verificación, que no mi desautorizada palabra.

El Decreto legislativo de concesión al Conde Thadée de Oksza para la construcción del Ferrocarril entre Chimbo y Riobamba, divide la obra en dos secciones: de Chimbo á Sibambe y de Sibambe á Riobamba; garantizando por treinta y tres años el

7 0/0 anual, para la 1ª sobre S. 5.400.000 y sobre S. 4.600.000 para la 2ª (art. 32).

La 1ª sección, además de los 82 kil. de línea férrea, comprende los muelles de Guayaquil y Durán, el perfeccionamiento de la sección de 21 kil. entre Durán y Yaguachi y las reparaciones de los 69 kil. 300 metros entre Yaguachi y el Puente de Chimbo: objetos en los que deben invertirse los S. 5.400.000 que se abonan por esta parte de la obra (Nº 1º, art. 32).

En el art. 9.º del decreto se reconoce que los muelles de Guayaquil y Durán ocasionarán un costo de..... S. 800.000

Los 21 kil. entre Durán y Yaguachi, á razón de S. 20.000 el kil., precio estipulado en el contrato de 9 de agosto de 1887, importan..... 420.000

Las reparaciones de la línea de propiedad nacional, entre Yaguachi y el Puente de Chimbo, no requieren el empleo de un nuevo capital, siendo suficiente el producto de su explotación no sólo para costearlas, sino para dejar alguna renta neta.

Sobran, pues, para la terminación de los 82 kil. de Chimbo á Sibambe.. 4.180.000

Partidas que suman la cantidad abonada..... S. 5.400.000

El Sr. Marco J. Kelly y la Compañía de Ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, en los 5 años cuatro meses, más ó menos, que poseyeron la renta de sales, á razón de S. 200.000 anuales, percibieron S. 1.050.000 para la construcción de los 82 kil. entre Chimbo y Sibambe..... S. 1.050.000

Por el nuevo contrato se abonan

para la misma obra.....	4.180.000
Costariannos, pues, los 82 kil. expresados.....	<u>5.230.000</u>
Cantidad que da para cada kil. el precio de.....	<u>63.780</u>
En la contrata de 5 de agosto de 1885 se fijó el precio total de la obra en cuestión, en.....	<u>2.400.000</u>
Que divididos entre los 82 kil. dan el precio kilométrico de..... S.	<u>29.268</u>

COMPARACIONES

Precio total según el contrato de 4 de setiembre de 1890.....	5.230.000
Según el de 5 de agosto de 1885..	<u>2.400.000</u>
Aumento	<u>2.830.000</u>
Precio kilométrico en 1890.....	63.780
” ” ” 1885.....	<u>29.268</u>
Aumento.....	<u>34.512</u>

Tenemos, pues, un aumento de S. 2.830.000 en el capital, que corresponde á una alza de S. 34,512 en el precio kilométrico, entre lo estipulado en 1885 y 1890.

Verificada igual operación entre lo que el Sindicato francés nos pidió en su primera propuesta constante en el folleto publicado por el Sr. Vicente González Baso, en esta Capital, con fecha 20 de octubre de 1889, y lo que el Congreso concedió en su decreto de 3 de setiembre de 1890, el resultado es el siguiente :

Con relación á la obra del ferrocarril entre Chimbo y Sibambe, el Sindicato no nos exigía, además de los S. 800.000 á cargo del Sr. Kelly por los cuatro años que hasta entonces había poseído el ramo de sales, sino el reconocimiento y *pago de los 9.000.000* de francos emitidos por la Compañía de Ferrocarril de Guayaquil. (Folleto citado, páginas 17, 19 y 31).

Para el pago de los dos primeros cupones semestrales de este empréstito, fueron retenidos del producto del mismo empréstito, por el Banco de Descuentos, 1.320.000 francos, importe de una de las nueve anualidades con que debía ser amortizado; pero prescindiendo de esta rebaja que habría sido justo hacer, y tomando por base los 9.000.000 de francos ó sean S. 1.800.000 sin ninguna deducción, y abonando sobre ellos el 25 0/0 de cambio fijado en el nuevo contrato y que en verdad ha sido el tipo medio en el último año transcurrido, tendríamos como costo de la línea de Chimbo á Sibambe:

Percibidos por el Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil.....	S.	800.000
Pago del empréstito.....		1.800.000
Premio del cambio al 25 0/0....		450.000
		<hr/>
Costo total.....		3.050.000
Suma que dividida por 82, da como precio kilométrico.....		37.317

COMPARACION

Precio total de la obra según el contrato de 1890.....		5.230.000
Con arreglo á la propuesta primitiva del Sindicato.....		3.050.000
		<hr/>
Diferencia.....		2.180.000
		<hr/>
Precio kilométrico fijado en 1890..		63.780

En la propuesta del Sindicato....	37.317
Diferencia.....	S. 26.463

Por no alargar esta demostración, me abstengo de repetirla con el 40 0/0 de premio adoptado por el Sr. González Baso en su folleto; pero quien se tome el trabajo de ejecutarla con ese elevado tipo, verá que aun en ese supuesto, hay más de un 50 0/0 de exceso en contra nuestra entre lo que se nos pidió y lo que hemos otorgado; resultando matemáticamente comprobada la aseveración del Conde Sédières á persona respetable de esta ciudad, de que el Sindicato había obtenido más de lo que se propuso y pidió.

Es, pues, de evidencia matemática que el Congreso aprobó un contrato más oneroso que el primitivamente propuesto por el Sindicato; pero no hay exactitud en afirmar que ese contrato fuese igual ó peor que el desechado por el Senado, por unanimidad de votos, en la sesión de 30 de mayo de 1890.

Entre las variantes de la propuesta, la más gravosa y menos aceptable fué la efectuada por el Conde Sédières, que limitó la obra del ferrocarril á los 82 kil. entre Chimbo y Sibambe y elevó el precio kilométrico á más de cien mil sucres, con el cambio del 40 0/0, y á más de 80.000 con el del 25 0/0.

En cuanto á la 2ª sección de la línea, que partiendo de Sibambe debe terminar en Riobamba, el decreto legislativo garantiza el interés del 7 0/0 sobre S. 4.600.000. Ignorándose completamente por todos, incluidas ambas partes contratantes, el rumbo que tomará esta parte de la línea en el ancho espacio que media entre los extremos que está destinada á unir, las dificultades ó facilidades que encontrará en el trayecto que tiene que recorrer y la extensión que medirá una vez concluída; es imposible determinar con exactitud el precio kilométrico de esta sección, ni juzgar de la calidad del contrato en esta parte; pero, teniendo en cuenta que, entre Sibambe y Rio-

bamba, hay apenas jornada y media á caballo, pueden calcularse, más ó² menos, 80 kil. de línea férrea, en cuyo caso el precio kilométrico sería de S. 57.500, no obstante que una vez que la línea ascienda á la amplia y casi horizontal meseta de la cordillera, ocuparía probablemente uno de los costados de la carretera nacional y se obtendría considerable baja en el costo de la construcción tal vez de la tercera parte de la extensión del trayecto.

Para que se juzgue cuán monstruosos y exagerados son los precios kilométricos que he deducido del contrato, me permitiréis recordar algunos antecedentes de todos conocidos.—Está comprobado por documentos auténticos que los 69 kil. 300 met. entre Yaguachi y Chimbo, construidos durante las administraciones de los Sres. García Moreno y Veintemilla, costaron, por término medio, S. 16.252.—El Sr. Marco J. Kelly construyó 21 kil. 300 met. entre Durán y Yaguachi, por S. 20.000 el kil.—En el contrato de 5 de agosto de 1885, se fijó á los 82 kil. de Chimbo á Sibambe, S. 29.268 por kil. Y por último, el Sindicato francés, con exigüos diez millones de fuertes por 300 kil. que nos propuso construir entre Sibambe y Quito, fijó el precio kilométrico en S. 33.333, que con el cambio al 25 0/0, asciende á S. 41.666. Cuán grande diferencia entre estos precios y los de 63.780 y 57.500 reconocidos por el contrato de 1890 para las dos secciones entre Chimbo y Sibambe y entre Sibambe y Riobamba!

Hay más.—Entre los precios kilométricos que acabo de proponer por término de comparación, el menos objetable y más aproximado al costo verdadero, es el invertido en la construcción de la línea entre Yaguachi y Chimbo, sin ser por esto la última expresión de las economías que pueden realizarse en trabajos de este género. Deducido de la suma de gastos hechos durante la administración del Sr. García Moreno y la poco escrupulosa en punto á manejo de las rentas públicas, del General Veintemilla, es seguro que han entrado á componerlos gastos in-

debidos que pudieron evitarse; y si se tiene además en cuenta que el precio del fierro ha bajado notablemente en los últimos diez años, hay que convenir en que es posible todavía obtener un mínimo inferior al suministrado por nuestra propia experiencia.

En efecto, el progreso incesante que han hecho la ciencia y el arte de las construcciones metálicas en los dos tercios del siglo que el mundo posee el maravilloso aparato de las vías férreas, ha producido bajas constantes en los gastos de adquisición de estas poderosas arterias destinadas á hacer circular la savia industrial y á activar el movimiento y el desarrollo de la vida en los pueblos modernos.

Mr. A. de Lapparent, antiguo Ingeniero del Cuerpo de Minas, en su obra titulada “El Siglo del Fierro”, publicada con motivo de la Exposición de 1889, ha reunido todos los datos relacionados con la construcción y explotación económicas de las líneas férreas, y ha extraído de ellos la última expresión de la ciencia y de la experiencia en tan importante materia.—Su capítulo sobre *Caminos de Fierro Económicos*, es un faro que suministra luz á la vista de cuantos no están invalidados por ceguera voluntaria.

Divide las vías férreas en tres clases: *ancha doble*, *ancha sencilla* y *angosta*. Las condiciones de construcción (anchura de la plataforma, pendientes, radio de las curvas, peso y solidez del material fijo y rodante), se diferencian á tal punto entre ellas, que la relación de los gastos que demandan están en la proporción de dos á uno entre la 1ª y la 2ª y entre la 2ª y 3ª.

Tratando de la *vía ancha doble*, resume su juicio, respecto del costo de construcción, en estos términos: “Podemos, pues, tomar por base de nuestras valuaciones la cifra de 350.000 francos por kil. Mas, teniendo en cuenta los gravámenes á que han sido sometidas las grandes Compañías en razón, por ejemplo, de los precios que los Jurados de expropiación les han impuesto, y las faltas que han podido cometerse en los primeros ensayos, no tememos admitir la

posibilidad de una reducción en los gastos de establecimiento de un kil., avaluándolo en una suma comprendida entre doscientos y trescientos mil francos”, (de S. 40.000 á S. 60.000).

Respecto de la *vía ancha única*, llega á la siguiente conclusión: “Nada es más falso que la opinión muy frecuentemente profesada de que se pueden construir corrientemente grandes líneas por 70.000 francos el kil.—Salvo casos extremadamente raros, la cifra de ciento á ciento veinte mil francos, es un mínimo bajo el cual no se puede descender con la vía normal.—He ahí porque una solución diferente se impone por necesidad.—Esta solución sólo la *vía estrecha* está en capacidad de suministrarla”.

Analizada esta última, termina con estas palabras: “De una discusión profunda de las condiciones comunes á las varias líneas de *vía estrecha* que han sido ejecutadas, puede concluirse que el precio de establecimiento del kil. (comprendido el material rodante), debía variar entre 47.000 francos, para las líneas establecidas en los costados de los caminos, y 65.000, para las que exigen una plataforma especial. Razónase todavía en la hipótesis de una vía de 80 cent. en lugar de un metro. *La cifra media de sesenta mil francos (S. 12.000) para gastos de establecimiento de un kil. de camino de fierro de un metro, parece pues no merecer en ningún grado, el reproche de exageración*”.

Las especificaciones del contrato que analizo, fijan en 92 centímetros la anchura de la vía que en virtud de él debe construirse; y admitiendo gratuitamente que la diferencia de ocho cent. en las dimensiones de la plataforma, de los durmientes y de los ejes del material rodante, no la produzcan en los costos de construcción, y que, encontrándonos en las condiciones requeridas para acudir al crédito externo, quisiésemos razonablemente ejecutar nuestro anhelado ensueño con capitales extranjeros; á los S. 12.000 fijados por Mr. de Lapparent al kil. de vía angosta, habría que añadir á lo más un 30 0/0 de descuento para obtener un empréstito con el 6 0/0 de interés,

amortizable en 33 años; con lo que el precio kilométrico montaría á S. 15.600, sin que lo aumentase sensiblemente el premio del cambio que, ganado por nosotros al hacer venir los capitales extranjeros, compensaría el que tendríamos que abonar al remitir las anualidades del empréstito.

Tenemos, pues, que en el día el precio legítimo de un kil. de línea férrea de vía angosta, incluso los costos de un empréstito, no pasaría de S. 15.600. Añadámosle el 10 0/0 que se acostumbra abonar como remuneración á los que ejecutan obras semejantes por empresa, y encontraremos que la cantidad de S. 17.160 á que ha subido el precio kilométrico así aumentado, es apenas poco más de la cuarta parte de los S. 63.780 que hemos deducido del contrato de 1890 para gastos de establecimiento de cada uno de los 82 kil. entre el puente de Chimbo y Sibambe.

Pagar en la angustiosa situación de nuestro Erario y en las mezquinas condiciones de nuestro estado económico y social, un precio cuatro veces mayor por un instrumento de progreso, si bien poderosísimo cuando funciona en un país estrechamente poblado y en posesión de industrias capaces de alimentar una seria corriente de tráfico, improductivo por largo tiempo y de escasa eficacia en regiones casi desiertas, es una aberración inconcebible que sólo la inconsciencia ó la irreflexión causadas por la fascinación ó el delirio pueden explicar.

Y lo más singular es que esfuerzos tan estravagantes y desmesurados, en vez de ponernos en posesión del bien apetecido, se interponen entre él y nosotros como obstáculos cada vez más insuperables, y alejan el momento de alcanzarlo. El millón cincuenta mil sucres que hemos suministrado para la línea entre Chimbo y Sibambe, empleados directamente por nosotros, nos habrían dado de 60 á 70 kil. de vía férrea; y no nos habríamos encontrado en 1890 con la senda obstruída por el impremeditado contrato de 1885 que, ejerciendo la atracción fascinadora del abismo, nos ha arrastrado á otro más profundo, del que

Estamos ya amenazados de no salir sino para descender muchos escalones más abajo.

Los interesados en el contrato de 1890, digno fruto del de 1885, y los que lo defienden á todo trance, nos dicen ya con pasmosa frescura, que contiene cláusulas contradictorias que deben reformarse; y aducen como prueba de su excesiva conveniencia para nosotros, las dificultades con que se ha tropezado para obtener en las plazas de Europa los capitales que su ejecución demanda. Se nos prepara, pues, el ánimo para mayores y más costosos sacrificios.

¡Funesta y deplorable obcecación! ¡Carecer absolutamente de crédito, presentarse en los mercados extranjeros con la marca de deudores insolventes, recibir vergonzoso pero justo rechazo, atribuir la merecida decepción á deficiencia de los sacrificios envueltos en descabelladas ofertas, y pretender salvar la dificultad agravando las condiciones para tentar la codicia con gruesos negocios de gruesa ventura!

¿Vale tanto para nosotros una línea férrea truncada en la primera ciudad de la República que se encuentra tras el ascenso de la Cordillera Andina? ¿Estamos tan destituidos de medios propios para ejecutarla, que nos sea inevitable seguir por la senda áspera y pantanosa por donde vamos? ¿Seremos incapaces de imitar en este punto el ejemplo, no ya de un García Moreno, sino [ruboriza el pensarlo] de un Veintemilla? ¿No podremos continuar lo que el primero inició con la mitad de los recursos de que nosotros disponemos, y lo que el segundo prosiguió con lo que, á su juicio, tuvo á bien obsequiarnos de un patrimonio que estimaba haber adquirido para sí á título de conquista?

Antes de haber iniciado el establecimiento del Crédito público externo, reanudando el interrumpido pago de la deuda que nos legó Colombia, no podíamos, no debíamos presentarnos directamente ni por medio de terceros intermediarios, á solicitar nuevos préstamos en los mercados europeos de capitales, sin exponernos á sufrir humillantes desaires, aun acep-

tando condiciones “que sólo un usurero puede proponer y que sólo podrían aceptar la mala fe ó la demencia”. No es necesaria la luz del Genio para conocer que, mientras no salgamos del actual estado de descrédito, es “preferible que el ferrocarril y las demás obras que demanda el bienestar de la República, se hagan á proporción que la protección divina y la más severa economía nos administren los medios de llevarlas á cabo”.

Por habernos separado antes del tiempo oportuno de la modesta pero segura senda en que nos colocó el Sr. García Moreno, después de haber comprobado la inconveniencia de entrar en la que nosotros hemos adoptado prematura é imprudentemente; vamos camino del abismo, rodando grotescamente y malgastando en las fatigas y magullamientos del descenso la escasa savia que alimenta nuestra vitalidad.

¿A qué profundidad nos sepultaremos si persistimos en tan desatentada conducta? Sin ir muy lejos, allí en la opuesta orilla del Macará, tenemos á la vista al Hijo pródigo, diciéndonos, á grito herido, la suerte lamentable que nos aguarda, si no volvemos del delirio que nos extravía. Pueblo proverbialmente rico, mimado por una naturaleza pródiga en dones gratuitos, poseedor de caudales al parecer inagotables en sus minas de plata y en sus aún más valiosos depósitos de guano y salitre, condenado á declararse en quiebra y á incluir en desastrosa dimisión de bienes los mismos ferrocarriles que han ocasionado, en gran parte, su desastre, y viviendo de las bellotas con que le sustentan sus acreedores, á fin de conservar el sujeto y la víctima de sus insaciables explotaciones.

Más hacia el Sur, la República Argentina, deslumbrando ayer, como el Perú durante el Gobierno del Coronel Balta, con una prosperidad y progreso imponderables, debatiéndose hoy en las convulsiones de una crisis que amenaza postrarla en doloroso y prolongado marasmo. Ayer alegre y engalanada, mirando afluir, en gruesas olas, el oro y la inmigración ex-

tranjeros á su suelo: hoy en duelo, afligida y desolada, presenciando el reflujo que le arrebató duplicado cuanto la alta marea le aportó en riqueza y población. Ayer envidia de los inconsiderados, mirada por ellos como el jardín fabuloso de manzanas de oro: hoy objeto de compasión de unos y de ludibrio de otros, bautizada por Mr. Baker, Cónsul de los Estados Unidos en Buenos Aires, con el gráfico nombre de "Paraíso de los tontos", sufriendo, con la *parálisis del crédito*, las terribles consecuencias de la *reacción de una expansión excesiva*, agobiada bajo el enorme peso de una deuda de trescientos millones de fuertes y viendo vagar por las calles de sus ciudades, en solicitud de un *mendruco de pan*, á sus propios hijos y á sus imprudentes y numerosos inmigrantes.

Persuasivas lecciones, terribles ejemplos al alcance de todos los oídos y miradas, que hacen innecesario describir en detal la situación de los pueblos de Europa bajo la dominación onnipotente y desapiadada de la Alta Banca Judía, que avanza con pasos de gigante á constituir el feudalismo financiero, mil veces más opresivo y ominoso que el de los Condes y Barones de la Edad Media, con la rápida expropiación de los pueblos y naciones, por medio del capital móvil que se centuplica prodigiosamente en préstamos, empresas y monopolios, en donde campean á bandera desplegada la usura, el fraude y la estafa más escandalosa. Tributarios ya esos pueblos de un puñado de judíos banqueros que absorben, á título de intereses de las deudas públicas, la mitad de los impuestos con que los nuevos siervos del capitalismo alimentan las cajas nacionales, empiezan á ver ya con espanto, como las más valiosas posesiones en tierras, castillos y palacios de la antigua nobleza han pasado ya á poder de los modernos señores feudales, que insolentes toman asiento junto á los Reyes, se engalanan con los títulos de Condes, Barones y Marqueses y son, en realidad, los verdaderos *Reyes de la Epoca*. Menos de cien mil judíos en Francia son dueños de más de ochenta mil millones, que forman la mitad del

capital nacional francés, calcula-lo entre 150 y 200 mil millones, cantidad que constituye millonarios á todos los judíos y deja para cada uno de los 36 millones de franceses apenas 6.000 francos de capital. Este ejemplo, entre mil que pudiera citar, manifiesta á donde conduce el abuso del crédito y la imprudencia de lanzarse á ojos cerrados en ese mar infestado de bandidos y piratas.

A vista de tantos y tan lastimosos espectáculos, ¿no escarmentaremos en cabeza ajena, y dejaremos pasar la oportuna ocasión que se nos ofrece para deshacer, sin mengua del honor nacional, lo que la impremeditación y el deslumbramiento hicieron con deplorable ligereza? Negar que el depósito de los dos millones de francos se ha efectuado no en dinero efectivo, sino en papeles de crédito sin valor, es contradecir el convencimiento general de que participan aun algunos miembros del Gabinete, según he sido informado por personas verídicas.

Retrocedamos, pues, y salvemos al país del abismo á que se le conduce, entonando el *Hosanna triunfal* en vez del *De profundis* que merece la suerte que se le depara. Cumplamos con el deber de conciencia y patriotismo de declarar resuelto un contrato que sería el primer eslabón de la cadena de esclavitud que nos amenaza, despreciando la grito de los ilusos y de los explotadores, y ateniéndonos á la opinión de la gran mayoría de los ecuatorianos inteligentes, patriotas y probos”.

A continuación el mismo Sr. Consejero hizo la siguiente proposición: “Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 5 del presente mes, no haberse verificado el depósito de los dos millones de francos de que habla el artículo 36 del decreto de concesión, en el tiempo y en las especies mencionadas en dicho artículo, ha quedado resuelto el contrato por el no cumplimiento de esta condición previa, según lo dispuesto por el número 2º del artículo 43; y por lo mismo, opina el Consejo que el Po-

der Ejecutivo debe proceder sin demora, á disponer que se continúe el juicio arbitral suspenso en virtud del 2º inciso del artículo 4º—Comuníquese al Ejecutivo que este es el dictamen del Consejo de Estado”.

Esta proposición quedó suspensa hasta que viniera contestación al siguiente telegrama que debe dirigir el Ejecutivo, inmediatamente, al Cónsul General del Ecuador en París, Sr. Ballén, en estos términos: “Si Compañía consignó dos millones en dinero efectivo hasta 3 de Junio. Conteste inmediata y terminantemente”.

Terminó la sesión.

Pablo Herrera.—*Honorato Vázquez*, Secretario.

Sesión del 1º de Julio de 1891.

Concurrieron los Sres. Vicepresidente, Ministros de Estado, Ministro Fiscal, Aguilera, Cárdenas, Crespo Toral, Gómez de la Torre, Ponce y Ribadeneira.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, el Sr. Ponce puso en manos del H. Ministro de Hacienda el análisis del Decreto de Concesión al Conde Thadée d' Oksza para la construcción del ferrocarril entre el puente de Chimbo y Riobamba, que forma parte del acta aprobada, recomendándole que, examinados los cálculos y cifras que contiene, se sirviera exponer las objeciones ó rectificaciones á que dieran lugar en su ilustrado concepto.

En seguida se dió lectura al oficio del Ministerio de lo Interior en el que se incluyen el telegrama que se dirigió al Sr. Ballén el 22 de junio del año corriente, y la contestación recibida el 26 del mismo mes.

Entonces el Sr. Ponce dijo lo siguiente, que consignó después por escrito: “Antes de exponer algo de lo mucho que omití en la sesión precedente sobre la situación á que nos tiene reducidos el contrato cu-

ya caducidad discutimos, situación violenta é intolerable por las amenazas que encierra de ruinas en no lejano porvenir y de vergüenza y vilipendio desde ahora si le dejamos subsistente, pudiendo y debiendo, en ley y conciencia, y por honor y patriotismo, romperlo sin más demora, con el levantado espíritu de quien, hollando noblemente las mezquinas sugerencias de pueril vanidad ó criminal orgullo, ofrece á la Patria el valioso homenaje que envuelve el reconocimiento y reparación de un funesto error, propio de la humana falibilidad; séame permitido analizar los cablegramas del Sr. Cónsul en París, relativos al depósito de la garantía exigida por la cláusula 36 del contrato, para deducir de ellos, con tranquilo y desapasionado razonamiento, si se ha cumplido ó no la condición previa y resolutoria del contrato, de consignar como garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas, en *un Banco designado de común acuerdo entre la Compañía y el Supremo Gobierno, — dos millones de francos en dinero efectivo.*

Consta de actas de sesiones anteriores, que será fácil traer á la vista, que consultado una y otra vez el Supremo Gobierno por nuestro Cónsul en París sobre si sería aceptable el depósito de la garantía en bonos del empréstito de nueve millones de francos, emitido por la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, y sometida la consulta al dictamen de este H. Consejo, fué resuelta negativamente, aprobándose la proposición de que “el depósito debía hacerse en dinero efectivo, con arreglo á la cláusula 36 del contrato”; proposición y acuerdo que, reconsiderados á consecuencia de nueva insistencia del Sr. Ballén sobre este punto, fueron ratificados sin ninguna modificación.

Este notable y significativo antecedente, revelándonos que se tropezaba con serias dificultades para el depósito de la garantía en los términos prescritos por el decreto de concesión y dejando traslucir la aspiración de que el Gobierno modificara arbitrariamente el decreto en esta parte, á pretexto de interpretar lo

que por su extrema claridad hace innecesaria toda interpretación; debió ponernos en guardia, obligarnos á redoblar nuestra atención y cautela, y hasta volvernos recelosos y suspicaces respecto de las noticias que posteriormente habíamos de recibir sobre este asunto.

Con fecha 30 de mayo, telegrafía el Sr. Ballén: “Depósito de los dos millones hecho en respetable Banco de Westendorp. (Amsterdam). Certificados recibidos hoy”. Aquí se omite la expresión de la unidad monetaria; sin duda por sobrentenderse que son dos millones de *francos* los depositados. Omítese también la *especie* en que se ha efectuado el depósito, dejándonos en la ignorancia de si son monedas de plata, oro, billetes de Banco ó *papeles de crédito* los consignados, y se nos hace saber además que, en vez de efectuarse el depósito en el *Banco de Descuentos*, designado al efecto entre la Compañía y el Supremo Gobierno, se ha hecho en el de Westendorp: circunstancias igualmente notables y significativas que el antecedente que dejo puntualizado.

Sorprendido con razón el Supremo Gobierno, dice al Sr. Ballén con fecha 31: “Confío en que Banco nombróse con aprobación de U. según convenio. Desearía saber sobre el empréstito de los dos millones”. Contesta el Sr. Ballén en 1.º de junio: “Tengo informes á mi satisfacción con respecto al empréstito de los dos millones del depósito. Se necesita aguardar el resultado empréstito Oksza”.—Replica el Gobierno en la misma fecha: “No ha contestado U. terminantemente aún si depósito se hizo de acuerdo con U”.

En verdad, tenía razón el Gobierno. El Sr. Cónsul contesta á la segunda parte del telegrama de 31 de mayo y nada dice respecto de la primera que es sustancial, por cuanto, no habiéndose hecho el depósito en el Banco de Descuentos, designado de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, sino en otro diverso, quedaba violada la cláusula 36 en punto de vital importancia. Y aun en el caso de que

el Sr. Cónsul hubiera convenido en el cambio de Banco, restaría saber si estuvo autorizado para hacerlo por previa delegación del Gobierno.

En 3 de junio comunica el Sr. Ballén: “Me hallo compelido á rehusar certificados”.—En junio 4 contesta el Gobierno: “Telegrama recibido. Telegrafíe sin clave por menores”.—En junio 5 dice el Sr. Ballén: “Teniendo buenos informes acepté Westendorp.—Devolví certificados, porque reconocían depósito de la *valeur de deux millions*, cosa distinta de *somme de deux millions*”.

Estos cablegramas y el antecedente que los precedió, no dejaban ya la menor duda sobre que el depósito de la garantía se había hecho, no en *dinero efectivo*, sino en valores de bolsa, sujetos á constantes alteraciones, y probablemente en los bonos del empréstito Oksza, que de no pagarse, como no se pagará, el cupón semestral que se vence precisamente en este mes, perderán todo su valor. Convencido de la realidad de este hecho, solicité en la sesión pasada que, reconocida la resolución del contrato, se procediese inmediatamente á ordenar la prosecución del juicio arbitral suspenso contra el Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil; proposición que fué aplazada, aprobándose la suspensiva del Sr. Gómez de la Torre, relativa á preguntar nuevamente al Sr. Ballén: “Si Compañía consiguió dos millones francos en *dinero efectivo* hasta 3 de junio, y previniéndole *conteste inmediata y terminantemente*”.

Trasmitida esta resolución, con estricta fidelidad, por el H. Sr. Ministro de lo Interior, en 22 de junio, el Sr. Ballén contestó cuatro días después: “Oksza me entregó certificados rectificadas, fecha mayo, suprimiendo palabra *valeur* rechazada antes por mí, certificados declaran recibidos en caja dos millones francos á título de depósito fianza de Compañía para ejecución concesión Oksza: *no dicen dinero efectivo*, pero no me parecen opuestos al contrato y los

creo suficientes. *Hago votos. Ustedes no sean exigentes para no malograr ferrocarril*".

Si alguna duda hubiera existido sobre la no consignación de la garantía en dinero, los términos de este cablegrama la desvanecerían por completo. Dícese al Sr. Ballén: conteste *inmediata y terminantemente* si la Compañía consignó los dos millones de francos en dinero efectivo; y el Sr. Ballén elude la respuesta directa, pero indirectamente nos está diciendo que no se ha efectuado el depósito en dinero efectivo, con el hecho de limitarse á decirnos que se ha suprimido en los certificados la palabra *valeur*, y que en los nuevos no consta la expresión de *dinero efectivo*, y sobre todo, con amonestarnos *que no seamos exigentes para no malograr el ferrocarril*".

¿Por qué no ha contestado el Sr. Ballén *terminantemente*, como se le exigió? Porque no podía hacerlo afirmativamente sin faltar á la verdad. ¿Por qué teme que malogremos el ferrocarril si somos exigentes? Porque si pretendemos, como es nuestro deber, la estricta observancia de la cláusula 36, el contrato quedará de hecho resuelto; y como sin duda participa el Sr. Ballén de la equivocada opinión de que perderíamos en tal evento un gran negocio, hace votos para que no seamos tercos y exigentes y para que, siquiera por una vez, y en cambio del inmenso bien que deberíamos á nuestra flexibilidad, la *Ley no sea la Ley* para el Gobierno ni para el Consejo de Estado.

Nada más se necesita para adquirir el convencimiento de que el depósito de la garantía no se ha efectuado en dinero efectivo; y si algo faltara, ahí están las cartas, por muchos conocidas, de uno de los interesados en la empresa, diciéndonos que no se han consignado los dos millones en dinero, ni se consignarían aun teniéndolos disponibles, porque, siendo en extremo difícil la emisión del empréstito necesario para la obra, se correría gran peligro de perderlos. ¿En qué especie se ha hecho la consignación? Seguramente en valores nominales sin valor real, perdi-

dos los cuales nada se perdería: en bonos del empréstito Oksza que, de títulos de crédito, han pasado tal vez ya á ser comprobantes auténticos de una estafa. ¿ Pueden ir más lejos el desenfado y audacia con que se nos burla y ultraja?

Por desgracia, sí: hay algo más grave que eso, y es lo que está pasando á nuestros ojos con la explotación del ferrocarril nacional. ¿ A nombre de quién, con qué título, en cuyo provecho la tiene á su cargo el Sr. Federico Rivera, cometiendo la arbitrariedad que se ha denunciado por dos HH. Consejeros, de alzar las tarifas de pasajeros y carga, que no pueden ser revistas y modificadas sino de acuerdo con el Gobierno? ¿ A nombre de la doblemente fallida Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil? ¿ Existe ella, acaso, después de haber transmitido sus derechos á la nueva "Compañía de Ferrocarril Nacional del Ecuador?" Y aun cuando existiese ¿ sería tolerable que una Compañía que estaba en manifiesta quiebra desde principios del año de 1890, con un saldo en contra de más de dos millones de sucres, incluso el millón percibido de las rentas fiscales, continuase explotando en su provecho millón y medio de capital nacional que tenemos empleado en la citada línea férrea?

¿ Haráse la explotación á nombre y en provecho de la Compañía de Ferrocarril Nacional del Ecuador, organizada por el Conde d' Oksza? Pero, ¿ ha podido adquirir derechos y empezar á usufructuarlos, una Compañía cuyo título carece de fuerza mientras no se cumplan las condiciones suspensivas que envuelve el contrato y cuya omisión lo resuelve? ¿ No estamos hoy mismo considerando una proposición, que sin duda aprobaremos, sobre la caducidad de ese contrato, por no haberse verificado la consignación de la garantía por él exigida?

No, no es creíble que el Sr. Rivera represente á la nueva Compañía. Más probable es que continúe en la Gerencia de la de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, responsable á la Nación de más de un

millón de sucos tomados de la renta de sales, y de los daños y perjuicios que le ha causado por falta de cumplimiento del contrato de 5 de agosto de 1885; y responsable, además, de los nueve millones de francos arrancados á nuestro nombre y con nuestra garantía á los infelices suscritores del empréstito Oksza. ¡Expoliados nosotros! ¡cómplices en apariencia de la expoliación de que han sido víctimas los suscritores del empréstito y, por tanto, aumentado nuestro descrédito en las plazas de Europa!! Y, todavía, sobre tan irritantes enormidades ¡ha de estar esa Compañía aprovechando de la explotación de nuestro ferrocarril y esquilándonos audazmente como á pacientes corderos en quienes la domesticación ha llegado á suprimir hasta los validos del dolor!

Cuando el Sindicato francés nos proponía el reconocimiento y pago de los nueve millones de francos del empréstito emitido por esa funesta Compañía, nos decía expresamente que por ese medio compraríamos, entre otras cosas, “el derecho de explotación concedido á la Compañía actual, de la línea de Durán á Sibambe, hasta 1907”. Por el contrato de 4 de setiembre de 1890, hemos concedido más de lo que se nos pidió, y no hemos recobrado todo lo que se nos ofreció en cambio; y estamos presenciando el intolerable espectáculo de que quien nos debe enormes sumas, sin contar con medios de pagarlas, siga aumentando indefinidamente esa deuda insoluble y no asegurada con ninguna garantía.

Asegúrase también que el vapor Chimbo, destinado al transporte de pasajeros y carga, entre Guayaquil y Durán, y perteneciente á la Compañía, ha sido vendido ó pignorado á los Sres. Federico Rivera y Emilio Uquillas que, de Diputados de la Nación, pasaron á ser sub-empresarios del Sr. Kelly y C^a y ahora sus acreedores insolutos. Igual suerte habrán corrido ya seguramente, ó correrán luego, á no dudarlo, todas las especies adquiridas con fondos pertenecientes á la obra; y cuando el Fisco ejercite su acción y se vea en el caso de hacer efectivo el recobro

de cuanto tiene comprometido en la empresa fracasada, encontrarase con que una Compañía, *anónima por cierto*, compuesta de socios individualmente ricos, no posee ni la *virginal caja de fierro* destinada á guardar los caudales *aportados* por sus miembros y los adquiridos por el contrato con la Nación y con su crédito externo.

¿No será esto bastante para despertarnos del letargo, sacudir la fascinación que lo produce y determinararnos á obrar con energía y valor en pro de esta Patria expropiada de honra y fortuna? Lo será, sin duda; y la aprobación del acuerdo por mí propuesto y formulado, será la primera intimación hecha á los especuladores de que hay quienes velan por los intereses del país y están resueltos á reivindicar los tesoros usurpados por medio de iniquidades, cuyo velo acabaré de rasgar si el curso de la discusión lo exige”.

El Sr. Gómez de la Torre dijo lo siguiente, que consignó después por escrito: Excmo. Señor:—“La primera contrata del Ferrocarril del Sur, que tantos sacrificios nos ha costado y nos sigue costando, sin que la Nación haya reportado, en cambio, beneficio alguno, sino, al contrario, seis años perdidos lastimosamente y con ellos la considerable suma de más de un millón de sucres tomados por los contratistas, que nunca tuvieron en mira cumplir con la contrata, sino enriquecerse á costa del Tesoro público, con burla de la moral y de la Ley, debe hacernos más cautos en esta nueva contrata, que ha comenza lo bajo un aspecto nada halagüeño; pues sabido es por todos que el Conde Swieykowski, representante del Conde d' Oksza, ha estafado al Sr. Carlos Madrid y otras personas de este lugar algunas sumas de dinero, y esto antes de que la contrata se hubiera perfeccionado con la consignación de los dos millones de francos en efectivo, lo que nos da la medida de lo que debíamos esperar, si, por fortuna para el país, el contrato no estuviera resuelto, como en verdad lo está, por la falta de dicha consignación en efectivo.

Ya es tiempo que demos de mano á estos contra-

tos que no son sino una burla irritante y costosa para la Nación, y que el Gobierno, de su cuenta dé principio á esta obra redentora y tan anhelada por todos los ecuatorianos. Así, aunque lentamente, veremos avanzar la locomotora hacia la altiplanicie andina, y más tarde, unida la Capital con el rico puerto de Guayaquil.

Nuestro deseo vehemente de tener una línea férrea, nuestro entusiasmo, han sido la causa de tantas contratas que, cual más, cual menos, todas nos han sido perjudiciales: unas por lo que nos cuestan, y otras por el tiempo perdido.

Para no tener nuevas decepciones, para ver puesto en obra el trabajo del ferrocarril, principie el Gobierno por que se haga un estudio concienzudo del trazo de la línea, y una vez concluído, manos á la obra, sin vacilación alguna, que es lo único práctico entre nosotros, y lo que nos sacará de la actual pobreza y de manos de los señores de la "Argolla" que, cual aves de rapiña, revolotean en derredor de nuestra pobre Patria, como si fuese un cadáver. La nueva emisión —estoy seguro— correría igual suerte que la primera de los nueve millones de francos, con la cual no se ha hecho ni un metro de ferrocarril, y ha desaparecido sin que se sepa su inversión. Esto no hace más que desacreditar al ya desacreditado crédito de nuestra Patria, porque los contratistas han tomado el nombre de ella para sus emisiones en el mercado francés".

El Sr. Ponce: (dió también por escrito) "Sí, Señor Presidente: sóbranle razones al Sr. Gómez de la Torre para marcar con sello de reprobación y pintar con negros colores á la *Argolla* que nos estrangula. Si el nuevo empréstito llegara á efectuarse, correría la misma suerte que el ya funestamente célebre de los nueve millones de francos, consumido, en su mayor parte, en garantías, comisiones, descuentos y pago de créditos de dudosas procedencias. Sábese de buena tinta que *la Boa* absorbedora é insaciable tiene abiertas sus fauces para atraer y engullir ciento

ochenta y cinco mil sucres, como precio de venta del derecho de explotación del ferrocarril nacional que no tuvimos cuidado de recobrar; ciento ó más miles de sucres, monto de la cuenta de gastos ocasionados por la aprobación de los contratos en que, se dice, figuran partidas empleadas en prostituir la imprenta y comprar cooperaciones y votos; quién sabe qué enorme suma en el premeditado y preparado negocio de la compra y venta del monopolio sobre el muelle de Guayaquil, de que gozan Pérez y Ca. Conócense también otras partidas de inversión ya presupuestadas, como el pago de los nueve millones del empréstito derrochado; la cancelación de la cuenta de gastos hechos y deudas contraídas por los comisionados del Sindicato en su viaje á la República y residencia en ella durante un año; las acciones distribuídas; las subempresas pactadas y otras propinas prometidas á los antiguos y nuevos cofrades. Los magistrales golpes de estafa de los históricos empréstitos de Honduras y Panamá, diciéndonos están con resonante voz, desde la altura pasmosa de su inmenso escándalo, la suerte que le espera al que se pretende emitir á pretexto de nuestro diminuto ferrocarril.

Si sirviendo por segunda vez nuestro nombre de llave falsa de las arcas que guardan los ahorros y economías de los hijos del pueblo donde se emita el empréstito, llegara éste á realizarse, el ferrocarril proyectado avanzaría proporcionalmente tanto como avanzó con el empréstito de los nueve millones de francos. Unos cuantos barretazos, unos cuantos metros de desmontes destinados á sepultarse bajo algún derrumbamiento, serían el miserable contrapeso de nuestro creciente descrédito, impulsado por nuestra verdadera ó aparente complicidad en dos clamorosas estafas.

Si lo oneroso del contrato y la vergüenza de haberlo otorgado, carecen de poder para determinarnos á declararlo insubsistente, pudiendo y debiendo hacerlo, muévanos al menos la suprema deshonra de figurar en el viejo Continente como deudores fallidos,

una vez por inculpable insolvencia y dos por reincidencias criminales”.

Entonces el Sr. Ponce pidió que se leyese su proposición que quedó suspensa en la sesión anterior de 22 de junio. Leída y discutida fué aprobada, menos por el voto de los Señores Ministros de Hacienda y Guerra.

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

Terminó la sesión.

Pablo Herrera.—Carlos Pérez Quiñones.

Sesión del 3 de julio de 1891.

Asistieron los Sres. Vicepresidente, Ministros de lo Interior, Hacienda y Guerra, Ministro Fiscal, Aguilera, Gómez de la Torre, Ponce y Tobar.

Aprobada el acta del 1º del presente.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Después de un momento de receso, entró el Sr. consejero Crespo Toral, se restableció la sesión, y entonces el Sr. Ministro de lo Interior propuso lo siguiente: “Reconsidérese la moción aprobada en la última sesión en cuanto á la resolución del Contrato

del ferrocarril del Sur, y trátese del asunto en la próxima sesión, en Consejo pleno”.

El Consejo dió por presentada dicha proposición y admitida para discutirla en la sesión próxima.

Terminó.

Pablo Herrera.—*Honorato Vázquez*, Secretario.

Sesión del 6 de julio de 1891.

Concurrentes: Sres. Vicepresidente, Ministros de Estado, Ministro Fiscal, Aguilera, Crespo Toral, Gómez de la Torre, Ponce, Ribadeneira y Tobar.

Leída el acta del 1.º de julio, el Sr. Ministro de Justicia dijo: Por honra del H. Consejo desearía que no constasen en el acta los epítetos de que se ha usado contra el Conde d' Oksza, porque una Corporación compuesta en su mayor parte de ancianos y que es una de las más respetables en la República, no debe jamás usar de expresiones que no estén en relación con la medida y majestad que le son propias. No soy amigo ni he tenido relación alguna con el Conde d' Oksza, me mueve tan solamente el deseo de que el Consejo guarde siempre el decoro que debe guardar.

El Sr. Gómez replicó: los hechos que constan en el acta aprobada del 1.º del mes corriente son notorios; Swieykouski, que es el representante de la Empresa, ha venido aquí á estafar. Sé bien que el que asegura una cosa queda sujeto á responsabilidad legal. Asumo esa responsabilidad.

El Sr. Ponce dijo:—“Según la legislación penal de todos los pueblos cultos, hay estafa en apoderarse y disponer de dinero ajeno, girando letras de cambio contra quien, no teniendo fondos del girador ni cuenta corriente con él, no está en el deber de cubrirlas; y que el titulado Conde Swieykouski ha incurrido en

este delito, las letras á favor del Sr. D. Carlos F. Madrid, protestadas por el Banco de Descuentos, á cuyo cargo fueron giradas, y hoy en poder del Sr. Madrid que ha tenido que pagarlas á las personas á cuyo favor las endosó, con el recargo de los intereses causados y de los gastos de comisiones y protestas, lo están probando de manera capaz de formar no sólo la convicción moral de jueces de hecho, sino también el criterio legal de jueces de derecho.

Carta de París con la que se devuelve una de esas letras protestadas al cesionario de ellas, dice textualmente (leyóse la carta): “El Banco girado me encarga avisarle que el girador le es completamente desconocido, que le parece ser un caballero de industria, en conjunto, que es un ladrón”.

Con la destitución del titulado Conde del Consulado del Ecuador en Bayona, está diciendo cosa semejante el H. Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, aunque indirectamente y sin la crudeza del lenguaje empleado en la carta que se ha leído.

Téngase además presente, que no es el Consejo de Estado quien califica de estafador al Conde Swieykouski; lo es el Sr. Gómez de la Torre, bajo su responsabilidad y seguro de poder mantener esa calificación con prueba plena ante cualquier tribunal. Y no veo por qué se le exija el retiro de una palabra que es la expresión de la verdad, y que no desdora á quien la profiere, sino á quien por su conducta se ha hecho acreedor al castigo é infamia que lleva consigo el delito que ella enuncia”.

Después se aprobó el acta del tres del presente.

Se leyó en seguida el siguiente oficio del H. Sr. Ministro de Hacienda:

Sr. Secretario del Consejo de Estado.

Quito, julio 6 de 1891.

El Presidente de la República dispone se llame la atención del Consejo de Estado sobre las diversas

irregularidades de su dictamen del 1º del corriente.

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

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

Principia la moción con estas palabras: “Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 5 del presente mes junio no haberse verificado el depósito de los dos millones de francos en el tiempo y en la especie de que habla el artículo 36 del Decreto de Concesión, ha quedado resuelto el Contrato &”.

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

En el precitado telegrama de 26 de junio se

dice: “certificados (del Banco Westendorp en Amsterdam, se entiende) declaran recibido en caja dos millones francos á título de depósito, fianza de Compañía &”.

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

Igualmente inaceptable es el otro fundamento de la predicha moción: la extemporaneidad del depósito, porque según los respectivos telegramas y comunicaciones recibidos de París, fué verificado dentro de los treinta días subsiguientes al en que se constituyó la “Compañía del Ferrocarril Nacional del

Ecuador", plazo fijado en el artículo 36 del citado Decreto Legislativo.

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

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

Fundado S. E. en las razones que quedan expuestas, ha ordenado á este Ministerio que dirija á U. la presente exposición, para que el Consejo de Estado reconsidere su dictamen y aplace su acuerdo definitivo para cuando reciba la contestación del Cónsul

General del Ecuador en París á la pregunta que debe dirigírsele en los términos indicados".—Gabriel Jesús Núñez.

Abierta la discusión sobre si debía reconsiderarse ó no el dictamen del Consejo, dado en la sesión del 1º del corriente sobre la consignación de los dos millones de francos, se resolvió que se reconsiderara. Entonces el Sr. Dr. Ponce dijo: "Cierto que no ha recaído resolución especial y directa sobre el cablegrama del 26 de junio, no obstante haberlo tenido el Consejo á la vista y considerado detenida y maduramente, sirviéndose de él como de nueva prueba para afirmarse en el convencimiento de que el depósito de los dos millones de francos no se había hecho en *dinero efectivo*, y contribuído á determinarle á aprobar, como aprobó, por 10 votos contra 2, la proposición aplazada en la sesión anterior, tendente á inducir al Supremo Gobierno al cumplimiento de la parte final del inciso 2º, artículo 4º del Decreto de Concesión. ¿Ni cómo, ni para qué, podía reclamar esta especial resolución, ni ser objeto de ella, un cablegrama provocado y obtenido por el Consejo sin otro fin que el mayor y más completo esclarecimiento de la verdad del hecho que servía de base á la proposición suspensa, y definitivamente aprobada precisamente á causa de los términos en que este cablegrama está concebido?

Cierto también que mi proposición formulada en la sesión de 22 de junio, dice: (y no podía decir entonces de otro modo): "Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 5 *del presente mes*, no haberse verificado el depósito. . . . &^a"

Cierto igualmente que, recibido y visto el último telegrama del Sr. Ballén, de 26 de junio, habría sido más correcto reemplazar con esta fecha la del 5 puntualizada en la proposición; pero deducir de un hecho que se explica por sí mismo la conclusión ampliamente desmentida por el acta de la sesión de 1º de julio, de que no fué visto ni considerado el telegrama de 26 de junio, cuya recepción por sí sola oca-

sionó la convocatoria del Consejo, es divorciarse lastimosamente de la lógica y el sentido común.

Escrita la proposición en 22 de junio, aplazada hasta obtener nuevo esclarecimiento del Sr. Ballén respecto del depósito de la garantía, y aprobada en 1.º de julio en vista de un telegrama que le suministraba nuevo fundamento, sin demandar ninguna modificación substancial en ella; compréndese, naturalmente, que hubiese sido aprobada en los términos en que fué escrita desde el principio, sin parar mientes en el insignificante cambio de fechas antes indicado.

Con todo, aprovechando de la reconsideración pedida, no encuentro inconveniente en satisfacer el nimio escrúpulo presentado por el H. Sr. Ministro de Hacienda como objeción seria contra el acuerdo del Consejo, y propongo que el considerando de él diga: “Resultando de los últimos telegramas recibidos de París (no ya hasta el 5 del presente mes) hasta el 26 de junio &”.

El Sr. Ministro de Justicia dijo: “Creo muy prudente dirigir el cablegrama que propone el H. Sr. Ministro de Hacienda para asegurar más y más los intereses de la Nación. Pudiera suceder que la Compañía viendo desbaratados todos sus planes por la iniciación de la demanda para obtener la rescisión del contrato, apele á las reclamaciones diplomáticas tan fatales para los Estados débiles aunque sean injustas. Es verdad que éstas no podrían entablarse sino después de agotados los recursos judiciales; pero ésto sería un simple aplazamiento y los reclamos pudieran venir más tarde ó más temprano. La Compañía pudiera tal vez decir, aunque sin fundamento, que el dicho del Sr. Ballén no fué bastante para que el H. Consejo de Estado y el Ejecutivo mandasen iniciar el juicio arbitral, porque aunque el Sr. Ballén es persona honorable, pero no representa otros derechos que los del Ecuador, parte en el asunto, y que el único á quien debió pedirse el aviso es al Depositario, porque como él es el responsable, con la responsabilidad estrictísima que le impone la legislación de to-

do país culto, es á él al que le toca decir si el depósito de los dos millones se ha hecho *en dinero efectivo*. La contestación tardaría cuatro ó cinco días y la Compañía aprovecharía de la explotación del ferrocarril de Yaguachi durante este plazo, pero las medidas de prudencia valen más que esta pequeña suma y nunca son despreciadas ni aún por los Estados poderosos”.

El Sr. Ministro Fiscal dijo: “Lo que ha querido el Poder Ejecutivo, según manifiesta el oficio del Sr. Ministro de Hacienda, es que el H. Consejo dictamine de una manera especial sobre el cablegrama de 26 de junio último; pero, si de tal cablegrama no aparecía que el mencionado depósito se hubiese hecho en *dinero efectivo*, conforme al contrato y á lo declarado reiteradas veces por el H. Consejo, ¿qué otra cosa debíamos hacer sino aprobar la proposición pendiente para que continúe el juicio antes iniciado contra el Sr. Kelly, puesto que, por la falta de depósito en el tiempo y en la forma estipulados, estaba resuelto el contrato? ¿Por qué la necesidad de dictamen especial acerca de aquel cablegrama, si el hecho mismo de aprobar la proposición referida está manifestando, sin lugar á duda, que el H. Consejo, exceptuados sólo los HH. Ministros de Hacienda y de Guerra que salvaron su voto, veía con entera claridad que los términos de ese telegrama eran una nueva prueba de que el depósito no se ha verificado en dinero efectivo? Si no hubo entonces discusión especial sobre el significado de los indicados términos, y si á pesar de esto se aprobó la proposición del H. Ponce, lo que de aquí se deduce es, y así fué en efecto, que tal discusión era innecesaria, puesto que ellos manifestaban que la consignación de la garantía no se había hecho con arreglo al contrato. Y digo—con arreglo al contrato—porque en éste se expresa que el depósito de la suma de los dos millones de francos debe hacerse en *dinero efectivo*, esto es, en dinero metálico, según la significación que tiene en el Diccionario español la frase—“en efectivo”;—y como es claro, en el

presente caso el sentido del contrato ó sea de la ley que lo contiene, no podemos desatender el tenor literal de ella sin infringir una de las reglas de interpretación más conocidas. Y si, no obstante esta regla, se quiere consultar el espíritu del contrato, no olvidemos que las palabras de la ley han de entenderse en el sentido en que produzcan algún efecto, pues se supone, con razón, que el Legislador no emplea palabras inútiles, é inútiles serían las palabras—*en dinero efectivo*,—agregadas á las de—*dos millones de francos*—sino significaran aquellas—*dinero metálico*;—y ésta fué, sin duda ninguna la intención del Legislador, la cual se halla claramente manifestada.

Si se desea que se cite alguna autoridad para dar más fuerza al juicio de que vengo hablando, cito la del Sr. Ballén, cuyos conocimientos en materias mercantiles y de hacienda son notorios; y él en su cablegrama último, no dice que el depósito se ha verificado en dinero efectivo. Y hemos de creer que el Sr. Ballén, que tanto interés tiene de que se lleve á efecto el contrato sobre el ferrocarril del Sur, que ha escrito ese cablegrama con pleno conocimiento de que se tendría por resuelto el contrato si no expresaba con claridad que el depósito se había ejecutado en dinero efectivo y que, finalmente, termina haciendo votos para que en esta materia no seamos exigentes; hemos de creer, digo, que el Sr. Ballén, que comunicó hace poco que la Compañía contratista pretendía hacer el depósito en valores representados por *bonos*, hubiera omitido en su contestación expresar que el depósito ha sido en dinero efectivo?

Con sobrada justicia ha obrado, pues, el H. Consejo al aprobar la proposición del Sr. Dr. Ponce, y el dirigir al Banco Westendorp la pregunta que indica el Poder Ejecutivo no daría otro resultado que demorar la prosecución del juicio contra el Sr. Kelly, con manifiesto perjuicio para la Nación; pues es menester que á la mayor brevedad posible pida el abogado del Fisco, que se dicten las providencias conducentes á asegurar los intereses fiscales.—¿Ni qué responsabi-

lidad podría sobrevenir á la Nación por tal procedimiento? Ninguna que fuera justa, porque procedemos fundados en claras, poderosas y concluyentes razones; y porque, aún suponiendo (es mera suposición) que el depósito se hubiese hecho oportunamente y en dinero metálico, el Sr. Kelly podría proponer esta excepción y, probada, no se llevarían adelante las gestiones judiciales y quedarían ellas terminadas.

El inciso 2.º de la cláusula 4ª del contrato dice que aquel juicio “seguirá su curso caso de no verificarse el depósito”; y como este caso ha llegado, es indudable que, sin necesidad de que se declare previamente por los arbitradores la resolución del contrato, se puede y aun se debe proseguir el juicio suspenso contra el Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil. En virtud de la proposición aprobada, el H. Consejo no declara dicha resolución, ni dice que la declare el Poder Ejecutivo sino solamente opina, fundado en la falta de depósito, que está resuelto el contrato y que, por consecuencia, debe seguir su curso el juicio pendiente, de conformidad con el citado inciso.

Si la “Compañía de Ferrocarril Nacional del Ecuador”, no ha cumplido, como es evidente, el deber que se impuso en la cláusula 36, es claro que el Gobierno ha quedado desligado de los deberes que le correspondían cumplir por su parte, y que, no habiéndose dado la garantía estipulada en aquella cláusula, debe, con arreglo á lo expresamente convenido en la cláusula 4ª, seguir su curso el juicio arbitral suspenso; sin que para esto sea necesario previa declaratoria judicial respecto de la resolución del contrato, y sin perjuicio del derecho del Sr. Kelly para proponer la excepción mencionada si se hubiese verificado el depósito en la especie y tiempo que el contrato designa.

Por lo que hace al temor de las reclamaciones diplomáticas, la Compañía las ha renunciado; y como, además, supuesta la prueba de depósito *en dinero efectivo*, el Gobierno no rehusaría el cumplimiento de las

obligaciones contraídas, ese temor es infundado, aun cuando no hubiera tal renuncia.

Opino, en consecuencia, que el H. Consejo debe insistir en su dictamen, que consta en la proposición que ha sido reconsiderada; haciendo constar en ésta, de una manera explícita, ya que así se desea, que el Consejo tuvo en consideración también el cablegrama de 26 de junio próximo pasado.

El Ministro de Justicia replicó: “En el último cablegrama del Señor Ballén hay una afirmación implícita de que no se ha verificado el depósito en dinero efectivo; y en esta emergencia sería más prudente acoger lo propuesto por el Señor Ministro de Hacienda, que asegura más la justicia del Ecuador y lo pone á cubierto de reclamaciones injustas.

Muy bueno sería tener á la vista los certificados de consignación para pesar cada una de sus palabras; pero ya que esto no es posible, no sería censurable aceptar la última medida de prudencia indicada por el Señor Ministro de Hacienda. Por esta razón, no me parece aceptable lo dicho por el Señor Consejero Ponce.

Tampoco nos exonera de la obligación de acoger la medida de prudencia de que hablamos, la circunstancia recordada por el Señor Ministro Fiscal, Profesor de Derecho de Gentes, porque sabe el Señor Profesor que la cláusula del contrato renunciando á las reclamaciones no da, tal vez, perfecta seguridad, porque ya algunos tratadistas de Derecho Internacional han dicho que el derecho de reclamación no es renunciable por el individuo, porque es propio de la Nación, no del ciudadano”.

“Creo además que todos los efectos de crédito, cuando pertenecen á un individuo ó Corporación que goza de él, se consideran, *dinero efectivo*, según los principios de la ciencia, pues cuando se quiere hablar de dinero metálico, se usa de esta palabra que no es genérica, como la palabra *efectivo*”.

El Sr. Ponce: “No puedo participar de la opi-

nión expresada por el H. Sr. Ministro de Hacienda, en su oficio destinado á pedir la reconsideración del acuerdo aprobado por el Consejo, y sostenida de palabra por el H. Sr. Ministro de Justicia, de que la frase—“Recibidos en caja dos millones de francos”, empleada, según informe del Sr. Ballén, en los nuevos certificados del depósito, aun tomada aisladamente y con prescindencia de aquellas otras del mismo telegrama que están diciendo claramente no haberse efectuado el depósito en metálico, sea equivalente y enuncie lo mismo que la de—“Dos millones de francos en *dinero efectivo*”,—de que ha hecho uso el Legislador en la cláusula 36 del Decreto de Concesión.

Las palabras de la ley, prescribe el Código Civil en su artículo 18, N^o 2^o, deben tomarse en su sentido obvio y natural. El Diccionario de la lengua, que acaba de consultarse, fija ese sentido, al decir que en *efectivo* significa en *metálico*, y que *amoneda lo* es lo mismo que *dinero efectivo*.

Desamparado el H. Sr. Ministro por la autoridad del Diccionario de la Academia, refúgiase bajo la protección de la Ciencia Económica, y asegura que la frase *dinero efectivo* es técnica de dicha ciencia y significa en ella toda especie de valores de bolsa.

La cita de un solo Economista ó *Financista* que dé tan singular é inusitada extensión á esa frase, bastaría para cambiar mi contrario concepto y adherirme á la opinión del H. Sr. Ministro; pero juzgo imposible que, á pesar de su competencia en estas materias, pueda invocar la autoridad de un solo escritor de nota que ignore el tecnicismo de la ciencia hasta el punto de no distinguir entre sí la multitud de valores que bajo mil diversas formas circulan en el mundo mercantil, y confunda la moneda metálica ó el *dinero efectivo* con los billetes de Banco, letras de cambio, bonos de empréstito, acciones en una empresa y otra infinidad de papeles de crédito que, si bien representan moneda, no la reemplazan completamente, ni inspiran la misma seguridad y confianza que ella, por estar, como están, expuestos á cambios bruscos y

repentinos y aun á perder la totalidad de su valor nominal, con la disminución ó extinción del crédito que les sirve de fundamento.

Entre las circunstancias que han determinado á preferir los metales preciosos para la fabricación de moneda, una muy especial es la mayor fijeza de su valor en cambio; y, á no dudarlo, esa misma calidad de la moneda metálica inspiró la prudente previsión de expresar en la cláusula 36 del Decreto de Concesión, que el depósito de la garantía se efectúe en dinero efectivo, esto es, en la especie dotada de valor menos fluctuante y variable; previsión justificada por la experiencia que estamos palpando, pues sin ella el depósito se habría hecho, de manera valedera y legal; en bonos del empréstito Oksza, como se pretendió, y la garantía habría quedado eludida por completo y nosotros lastimosamente burlados.

Partiendo de la gratuita suposición de que los telegramas del Sr. Ballén, recibidos hasta hoy, dejan alguna duda respecto de la no consignación del depósito en dinero efectivo, propone el H. Sr. Ministro de Hacienda en su oficio, que se interrogue nuevamente, no ya al Sr. Ballén, sino al Banco Westendorp, exigiéndole que conteste *sí ó no* á la pregunta de si el depósito se ha efectuado en dinero; y el H. Ministro de Justicia, en apoyo de esta indicación, dice que la respuesta del Banco, á más de disipar la duda que se pretende existir, sería, caso de contestación afirmativa, el mejor título para hacer efectivo el depósito, llegado el evento de disponer de él con arreglo al contrato.

Téngase presente que el Banco Westendorp no fué el designado de acuerdo con el Gobierno para recibir el depósito; que, según consta del folleto del Sr. González Bazo [verificóse la cita], pertenece al grupo financiero presidido por d' Oksza y es, por tanto, interesado en la especulación; que el Sr. Ballén, á pesar de reiteradas preguntas del Gobierno sobre este punto, no ha dicho que el cambio de depositario se haya efectuado con su acuerdo, y que, aun cuando

hubiera prestado el Sr. Ballén su consentimiento, no estando, como no estuvo, autorizado por delegación especial para ejercer esa atribución privativa del Gobierno, el depósito carecería de legalidad y validez aun bajo este aspecto; y dígase si tras tales antecedentes, nos merecería fe y crédito la respuesta del Banco, y si algo ganáramos con obtenerla. En cuanto á mí, confiésole, me quedaría en la misma persuasión, cualquiera que fuese el sentido en que contestara el parcial é intruso Westendorp.

Admírame que el H. Ministro de Justicia, versado en la Legislación patria y en la Jurisprudencia universal, afirme que un *sí transmitido por telégrafo* sería el mejor título para reclamar el depósito, llegado el caso. ¿Háse encontrado y determinado la manera de dar autenticidad á la palabra breve, fugaz y volandera que la chispa eléctrica trasmite por los espacios? ¿Gozan los telegrafistas que reciben de una estación y comunican á otra esa palabra, para sólo ellos inteligible, de la fe pública necesaria á que sus despachos telegráficos constituyan plena prueba en juicio? ¿Habría tribunal que, en vista de un *sí* del Banco Westendorp, traído por el alambre, lo condenara á la restitución del depósito en dinero efectivo? No: sólo los *cheques* ó certificados en forma pueden servir de comprobantes del depósito y de títulos para reclamarlo; y si no consta en ellos la consignación en dinero efectivo, el Banco Westendorp tendría derecho para restituirlo en la especie en que se haya efectuado, que, á buen seguro, habrán sido los bonos d' Oksza.

Y después de todo, ¿por qué tan inusitado empeño en evidenciar más y más la certidumbre adquirida de no haberse consignado el depósito en dinero efectivo? ¿No basta la que poseemos para darnos la persuasión de que no se ha cumplido una de las condiciones suspensivas y resolutorias del contrato, y para creerlo, como lo creemos, resuelto, sin imponer á terceros nuestro juicio como una decisión irrefutable?

¿ Pende acaso el deber impuesto al Gobierno por la parte final del inciso 2.º del artículo 4.º del Decreto de Concesión, de una sentencia previa sobre caducidad del contrato? De ninguna manera. Caso de no verificarse el depósito anterior (el de los dos millones de francos en dinero efectivo), seguirá su curso el juicio arbitral que el Supremo Gobierno iniciara contra la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, dice el citado artículo. Está probado el hecho de la no consignación de la garantía en los términos establecidos por la cláusula 36: luego no puede el Gobierno diferir el cumplimiento del deber de ordenar la prosecución de ese juicio, sin cuidarse de que esté ó no resuelto el contrato. A la parte contraria corresponde oponer ante los árbitros las excepciones que le favorezcan; y si tiene la pretensión de haber cumplido todas las condiciones previas, propuesta tal excepción, tendrá que probarla de manera aceptable en juicio y no por interrogatorios telegráficos faltos de precisión y esclarecimientos”.

Terminada la discusión, fué aprobada la moción del H. Sr. Ponce, con las modificaciones constantes en los siguientes términos: “Resultando de los últimos telegramas recibidos de París hasta el 26 de junio, no haberse verificado el depósito de los dos millones de francos de que habla el artículo 36 del Decreto de Concesión, en el tiempo y en las especies mencionadas en dicho artículo, opina el Consejo que ha quedado resuelto el contrato por el no cumplimiento de esta condición previa, según lo dispuesto por el N.º 2.º del artículo 43; y, por lo mismo, el Poder Ejecutivo debe proceder, sin demora, á disponer que se continúe el juicio arbitral suspenso en virtud del inciso 2.º del artículo 4.º

Terminó la sesión.

Pablo Herrera.—*Carlos Pérez Quiñones*, Secretario.

Sesión del 30 de julio de 1891.

Con la concurrencia de los HH. miembros Sres. Vicepresidente de la República, Ministro Fiscal de la Excma. Corte Suprema, Ministros del Interior, de Justicia, de Hacienda y de Guerra, Ponce, Tovar, Cárdenas, Gómez de la Torre y el infrascrito Subsecretario de Hacienda por estar ausentes los del Interior y de Justicia, fué abierta la sesión.

Traída á discusión el acta de la sesión de 6 de los corrientes, cuya aprobación quedó aplazada para la de este día, propusieron y convinieron recíprocamente los autores de los discursos que en ella habían pronunciado suprimir ciertas partes; y tanto por esto, como porque los mismos discursos no estaban concertados en un solo cuerpo, ni colocados en su respectivo lugar, se negó la aprobación de dicha acta y quedó otra vez reservada para la siguiente sesión, en la cual sería presentada con las modificaciones que fueron indicadas; siendo esta la razón por la cual quedaron igualmente reservadas la discusión y aprobación de las actas de las sesiones posteriores del 21 y 27 de julio.

Leídos los dos cablegramas dirigidos al Gobierno por el Cónsul General de la República en París, los cuales vinieron incluídos en el oficio del H. Sr. Ministro del Interior, que acababa de recibir esta Secretaría, para que los sometiera al dictamen del H. Consejo de Estado, el uno de fecha 27 del mes que rige, cuyo tenor es el siguiente:

“Certificados no expresan dinero efectivo, según sus órdenes los he devuelto”, y el otro de 29 del mismo mes que dice así:—“Oksza protesta escrito contra devolución dice certificados conforme contrato según jurisconsultos impuestos que en fuerza de su derecho procede á emisión reserva reclamar pérdidas, perjuicios, pudiendo resultar de obstáculos del Gobierno á ejecución contrato remito copia protesta”, el Consejo acordó dar en la siguiente sesión su dictamen sobre el contenido de este 2.º cablegrama del

29 del presente mes, y el Sr. Presidente levantó la sesión.

Pablo Herrera.—Jacinto R. Muñoz.

Sesión del 3 de Agosto de 1891.

Fué abierta con asistencia de los HH. miembros Sres. Vicepresidente de la República, Ministro Fiscal de la Excmá. Corte Suprema, Ministros de Estado, del Interior, de Justicia, de Hacienda y de Guerra, Ponce, Ribadeneira, Crespo Toral, Gómez de la Torre y el infrascrito Subsecretario de Hacienda por ausencia de los del Interior y de Justicia.

Leídas y discutidas sucesivamente cada una de las actas de las sesiones celebradas en los días 6, 21, 27 y 30 de julio último aplazadas para este día, fueron aprobadas con las modificaciones hechas en la 1^a, 3^a y 4^a, menos en la 2^a, por haberlo sido sin modificación alguna.

Como en la precedente sesión (de 30 de julio) se hubo aplazado para expedir en ésta el H. Consejo su dictamen, en vista del contenido del cablegrama dirigido con fecha 29 de julio al H. Ministro del Interior por el Cónsul General del Ecuador en París, el H. Ponce hizo la siguiente moción que fué aprobada:

“Considerando con la debida detención el contenido del telegrama que el Cónsul General de la República en París dirigió al Supremo Gobierno con fecha 29 del próximo pasado, el Consejo de Estado es de parecer que sin dilación, y si es posible en este mismo día, debe ordenarse perentoriamente al Sr. Ballén, que prevenga sin demora al Conde d' Oksza, que habiendo caducado, á juicio del Gobierno, el contrato para la construcción del ferrocarril del Sur, no puede

El concesionario proceder á la emisi3n del empr3stito destinado á realizar esa empresa, sino resolviéndose á tomar á su cargo todos los perjuicios que le cause esa aventurada emisi3n, de cuyas consecuencias ser3 el 3nico responsable. Cree asimismo el Consejo que debe tambi3n ordenarse al Sr. C3nsul, que bajo su autorizada firma haga publicar en Par3s y en todas las plazas mercantiles de Europa donde d' Oksza pretenda emitir el empr3stito, un aviso destinado á poner en conocimiento de los suscritores el g3nero de t3tulo, por lo menos inseguro y contrvertible, con que se hace la emisi3n, y el manifiesto riesgo que correr3an los accionistas de una empresa que reposa sobre la fr3gil base de una conces3n caducada, en concepto del mismo Gobierno que la otorg3".

Con lo que y por haber llegado la hora, el H. Sr. Presidente levant3 la sesi3n.

Pablo Herrera.—Jacinto Ram3n Mu3oz.

Son copias.—El Secretario,

Carlos P3rez Qui3ones.

¿Qu3 dicen las actas precedentes? ¿Cu3l fu3 la conducta del Consejo de Estado en las cinco sesi3nes á que ellas se refieren? Recapitulemos; pero para facilitar la inteligencia de lo que va á seguir, necesario es recordar algunos hechos, cuya memoria contribuir3 en gran manera á explicar y justificar los procedimientos del Consejo.

A principios de mayo fu3 consultado con un telegrama del Sr. C3nsul en Par3s, reducido á preguntar, si se estimar3 v3lido el dep3sito de la garant3a prescrita por el art3culo 36 del Decreto de Concesi3n, efectuado en bonos del empr3stito de nueve millones de francos emitido por la Compa3a de ferrocarril y obras p3blicas de Guayaquil.

Presente en la sesión, observé que ningún papel de crédito de valor fluctuante, como lo son todos los de esta especie, y menos los bonos de un empréstito derrochado y desnudo de garantías, podía aceptarse en reemplazo de una cantidad en metálico que, mientras estuviesen pendientes las obligaciones cuyo cumplimiento afianzaba, debía mantenerse invariablemente la misma, y formulé, en consecuencia, la proposición de que se contestara al Sr. Cónsul, que el depósito debía hacerse en *dinero efectivo, con arreglo á la cláusula 36 del contrato.*

Los Sres. Ministros de Estado, exceptuado el del Interior y Relaciones Exteriores, manifestaron el deseo de encontrar, sin violación de la ley, algún medio de obviar las dificultades que, á no dudarlo, estaba ofreciendo la consignación del depósito.

Los HH. Sres. Pedro Cevallos y Julio B. Enríquez, tirando por el extremo opuesto, encontraban insuficiente mi proposición para asegurar el cumplimiento de la prescripción legal, y deseaban que la realidad del depósito en dinero efectivo constara de manera más auténtica que por la simple entrega de los certificados.

Deseoso de satisfacer este laudable celo por los intereses públicos, me allané á aceptar cualquiera modificación que se propusiese en el sentido expresado; é intentando encontrarla por mí mismo, pregunté al Sr. Secretario si el Presidente de la República, en uso de su facultad constitucional, había reglamentado de alguna manera la consignación del depósito, disponiendo, por ejemplo, que el Sr. Cónsul la presenciara ó hiciera sentar acta de ella, ó prescribiendo alguna otra formalidad, encaminada á comprobar que el depósito se hacía, en verdad, en dinero efectivo.

Registrado el libro copiador de la correspondencia oficial con el Sr. Cónsul, el Sr. Dr. Vázquez informó que ninguna instrucción se había transmitido á este respecto al Sr. Ballén, cuya comisión estaba, por tanto, reducida á recibir los certificados que debía entregarle el Conde d' Oksza dentro del plazo fijado.

por el contrato, informe que me quitó toda esperanza de encontrar la modificación que buscaba; y como tampoco la sugiriesen los Sres. Cevallos y Enríquez, mi proposición fué aprobada en los términos en que la concebí desde el principio de la discusión.

Pocos días después, y durante una de mis frecuentes ausencias de la ciudad, se había vuelto á reunir el Consejo para considerar un nuevo telegrama concebido, más ó menos, en los mismos términos que el anterior; y la resolución estuvo reducida á insistir en la proposición antes aprobada.

Informado el público de estas ocurrencias, empezó á ocuparse seriamente en el asunto; y una hoja suelta que se dió á luz en esta ciudad, en 13 de mayo, con el título de "Ferrocarril del Sur" y en la que, después de relacionarse lo ocurrido en el Consejo, se denunciaba la clamorosa estafa de que había sido víctima el Sr. D. Carlos Fernández Madrid de parte del Conde de Swieykouski, dió la voz de alarma y puso en expectación á todos los ciudadanos.

Uno de los *Argollistas* de Guayaquil, atribuyendo la hoja precitada al Sr. D. Carlos Fernández Madrid, la contestó con un verdadero libelo infamatorio, titulado "Los Náufragos de Gericó". En él se intentaba vengar, por medio de injurias y calumnias soeces, la enérgica actitud que habían conservado los Sres. Fernández Madrid, mientras la prensa y el Congreso discutieron el famoso contrato, y el nobilísimo ejemplo de abnegación y patriotismo que estaban dando en anteponer los intereses públicos á los suyos propios, con el hecho de procurar la resolución de un contrato ruinoso para el país, pero única esperanza para ellos de ser reembolsados de las sumas relativamente considerables que la estafa había cercenado de su modesto patrimonio.

Tras estos antecedentes, que tenían sobre aviso al público y especialmente á los que, como yo, podían intervenir de alguna manera en la solución de este asunto; en 22 de junio, esto es, diez y nueve días después de vencido el plazo señalado para la consig-

nación del depósito de la garantía, se reunió el Consejo de Estado y tomó en consideración siete telegramas del Sr. Ballén relativos á dicho depósito, que el H. Sr. Ministro de Hacienda había remitido á la Secretaría en 15 del mismo mes, para que el Consejo diera su dictamen *sobre este asunto*.

Por medio de esos telegramas, se había sostenido entre el Gobierno y el Sr. Ballén, durante los seis días corridos de 30 de mayo á 5 de junio, el siguiente diálogo:

Sr. Ballén.—Mayo 30. Depósito de los dos millones hecho en respetable Banco Westendorp (Amsterdam). Certificados recibidos hoy.

Gobierno.—Mayo 31. Confío en que Banco nombróse con aprobación de U. según convenio. *Desearía saber sobre el empréstito de los dos millones*.

Sr. Ballén.—Junio 1º *Tengo informes á mi satisfacción respecto á empréstito de dos millones del depósito*. Se necesita aguardar el resultado de empréstito Oksza.

Gobierno.—Junio 1º No ha contestado U. terminantemente aún si depósito se hizo de acuerdo con U.

Sr. Ballén.—Junio 3. Me hallo compelido á rehusar certificados con motivo de impropia palabra.

Gobierno.—Junio 4. Telegrama recibido. Telegrafíe sin clave pormenores.

Sr. Ballén.—Junio 5. Teniendo buenos informes acepté Westendorp. Devolví certificados porque reconocían depósito de la valeur *deux millions* cosa distinta de *somme de deux millions*.

En el segundo y tercer telegrama hablan el Gobierno y el Sr. Ballén de un *empréstito de dos millones*; y aunque me chocó desde el principio el empleo de la palabra *empréstito* cuando se trataba de *depósito*, me abstuve de llamar la atención del Consejo hacia esta circunstancia, porque, atribuyéndola á error telegráfico ó de traducción del lenguaje de clave al común, creí que carecía de importancia. Pero el Sr. Ballén, al decir últimamente, en la página 2ª, líneas 25 y 26

de su folleto publicado en París con el título de “Ferrocaril del Sur”, que nada nos importan *los arreglos, ajenos para nosotros, entre el Conde d’ Oksza y Banco Westendorp*, me ha puesto en vía de conjeturar que la palabra *empréstito* usada en los citados telegramas, no es una errata ni una impropiedad, sino la expresión de la realidad de un hecho conocido por el Gobierno y el Sr. Cónsul y reservado al público y al Consejo de Estado, esto es, que hubo, en verdad, un empréstito hecho por el Banco Westendorp al Conde d’ Oksza, consistente en conferir el primero certificado de depósito de una cantidad no recibida, en cambio de la obligación contraída por el segundo de pagarla en el evento de incurrir en la pérdida de la garantía, por falta de cumplimiento de las obligaciones garantizadas; de manera que no hubo en realidad consignación en las cajas del depositario, en dinero efectivo, ni en papeles de crédito, sino únicamente canje de documentos ficticios y asiento de dos partidas en los libros de contabilidad del Banco.

Esta fundada conjetura explica satisfactoriamente el empleo de la palabra *empréstito* en los dos enunciados telegramas. El Gobierno deseaba saber, y preguntaba con razón lo que *había sobre el empréstito de los dos millones*, deseo y pregunta impertinentes si no existía ningún empréstito relacionado con el depósito. El Sr. Cónsul contesta: “Tengo informes á mi satisfacción respecto á empréstito de los dos millones del depósito”, respuesta congruente á la pregunta, pero igualmente impertinente al asunto, si el depósito no estuvo reducido, como he dicho, á la falsa certificación de haber recibido en caja una suma que no se consiguió.

Juzgue el lector del valor de esta conjetura, y si la encuentra fundada, tome nota del hecho que ella revela y reserve el estimarlo y calificarlo para cuando tenga á la vista todos los hilos de la red en que estamos envueltos; que haciendo yo, por mi parte, igual aplazamiento, prosigo en la tarea de resumir y poner en claro el contenido de las actas del Consejo.

El último telegrama del Sr. Ballén que tuvo el Consejo á la vista en la sesión del 22 de junio, estaba fechado en 5 del mismo mes, dos días después de vencido el plazo fijado para efectuar el depósito, y comunicaba la devolución de los certificados recibidos, porque reconocían el depósito del *valor* de dos millones.

Por el telegrama de 30 de mayo, hacía saber el Sr. Cónsul por primera vez que el depositario no era el Banco de Descuentos, designado de común acuerdo entre el Gobierno y el empresario, como lo prescribe la ley, sino el de Westendorp. Por el de 31 se interroga al Sr. Cónsul, si este cambio sustancial se había efectuado con su aprobación. No se obtiene respuesta. Insístese en la pregunta, y nada se contesta á este respecto hasta el 5 de junio en que se anuncia la devolución de los certificados, y aun entonces se dice simplemente—*teniendo buenos informes acepté Westendorp.*—¿ Esta aceptación fué anterior ó posterior al depósito? La palabra *aceptación* de que se hace uso da á entender que fué posterior; pero, anterior ó posterior, el Sr. Cónsul no pudo hacer la designación, porque no estuvo autorizado para ello.

Constaba, pues, de una manera indudable, que dentro del plazo no se había hecho el depósito en dinero efectivo, y que el depositario no había sido designado de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario, como lo prescribe la cláusula 36 del contrato; y que, por consiguiente, el pretendido depósito adolecía de dos vicios radicales que lo invalidaban y que no podían ya ser subsanados, cuando el Consejo deliberaba sobre el asunto, puesto que el 3 de junio se venció el plazo para el depósito, y la sesión tenía lugar el 22, esto es, diez y nueve días después de cerrado el tiempo hábil para efectuarlo legalmente.

Durante estos diez y nueve días, nada había vuelto á comunicarse por el Sr. Ballén, y este prolongado silencio estaba diciendo claramente que el rechazo de los certificados era un hecho consumado, por el

que había fracasado el contrato de manera irreparable. Así lo estimó el Gobierno, puesto que sometió el asunto al Consejo de Estado para que dictaminase acerca de él; pues habría sido en extremo irregular pedir la opinión del Consejo sobre un punto que estaba en vía de arreglo y no había llegado aún á su término definitivo.

En vista de esto, ¿qué debía hacer el Consejo? ¿Declarar válido un depósito cuyos certificados habían sido devueltos por haberlos estimado irregulares el mismo Sr. Cónsul, con irregularidad insaneable después del 3 de junio? Aceptar un depositario elegido *ad hoc* por el concesionario, sin conocimiento ni acuerdo del Gobierno y con postergación del designado con arreglo á la ley? Si, por lo menos, los certificados hubieran existido en poder de nuestro Agente Consular y sólo se hubiese tratado de calificarlos; pero, si habían sido rechazados, como lo fueron, sin que hasta el 22 de junio hubiesen tornado á poder del Sr. Cónsul, ¿cómo podía el Consejo declarar efectuado el depósito, y declararlo efectuado de manera legal? Pretenderlo, habría sido un absurdo: hacerlo, una insensatez.

Era, pues, cierto, indudable para el Gobierno mismo, que la cláusula 36 del contrato había sido doblemente violada; y el Sr. Presidente de la República, en su tertulia privada, unía su autorizada voz á la del público para declarar sin ambages, que el depósito no se había hecho en dinero efectivo. Telegramas y cartas del Sr. Kelly pregonaban por calles y plazas que el negocio había naufragado, por no haberse podido hacer el depósito de manera legal. Y tras estas comprobaciones intachables y reiteradas, ¿había el Consejo de cometer la escandalosa prevaricación de declarar efectuado el depósito, contrariando el convencimiento general y el suyo propio, y diciendo lo contrario de lo que aseguraban los mismos interesados en la especulación? Vuelvo á repetirlo: absurdo habría sido pretenderlo: si no insensato, criminal el ejecutarlo.

¿Qué debía hacer el Consejo? ¿qué hizo? Lo único que pudo y debió hacer, y que fué consignado por mí en la proposición que formulé, constante en el acta de la sesión de 22 de junio.

Abierta la discusión, ninguno de los Sres. Consejeros encontró reparo ni enmienda que hacer á lo propuesto por mí; pero el Sr. D. Joaquín Gómez de la Torre, aspirando á evidenciar más la evidencia misma, quiso que se preguntase á nuestro Cónsul en París, si se habían consignado los dos millones de francos en dinero efectivo hasta el 3 de junio, debiendo quedar pendiente mi proposición hasta recibir respuesta.

Conociendo que, por este medio, íbamos á abrir la puerta, ya cerrada, á las intrigas y farsas de los especuladores y sus cómplices, rehusé aceptar la proposición del Sr. Gómez; y haciendo un breve análisis del contrato resuelto, encarecí la conveniencia de aprovechar, sin más demora, de la ocasión oportuna que se nos presentaba de salvar al país de la ruina y vilipendio que la realización de ese contrato le acarrearía. Por desgracia, la moción suspensiva fué aprobada, y, como lo había temido, las intrigas vinieron en tropel por la puerta que se les abrió inconsideradamente.

La proposición del Señor Gómez de la Torre preguntaba: "Si Compañía consignó dos millones en dinero efectivo hasta 3 de junio", y añadía: "*Conteste inmediata y terminantemente*". El Señor Presidente de la República ordenó, primero al Ministro de Hacienda, y, por haberse negado éste (alegando no ser el asunto de competencia de su Ministerio), al del Interior y Relaciones Exteriores, que se preguntara al Sr. Ballén: "Si depósito se hizo con arreglo al contrato", dejando, por este medio, á juicio del Sr. Ballén la calificación de la legalidad del depósito, y desautorizando al Consejo para hacerla. El Señor Cevallos Salvador se negó, con honrada severidad y energía, á cambiar tan radicalmente el contexto de la pregunta del Consejo, y el telegrama se hizo

en los términos de la proposición del Sr. Gómez de la Torre.

Si no hubiera visto y leído una y otra vez el telegrama propuesto por el Señor Presidente, escrito (al parecer) de su puño y letra, y aunque borrado legible y sustituido al pie por el propuesto por el Sr. Gómez de la Torre, en el pliego timbrado que se presentó al Consejo; si no pudiera contar, como cuento, con la caballerosa lealtad de S. E. y con el testimonio respetable de los Sres. Cevallos y Núñez, no me avanzaría á sentar una aseveración tan grave y significativa, como es la que acabo de hacer. Ni aun así lo haría, si la necesidad de esclarecer este asunto, oscurecido por las nubes de polvo que ha levantado al rededor de él la prensa asalariada, el deber de justificar los procedimientos del Consejo de Estado y de salvar á la República de los males que le amenazan y el derecho de propia defensa, no me obligaran á emplear todas las armas legítimas que tengo á mi disposición, en la lucha á que he sido provocado con repetidos, audaces é imprudentes retos.

Transmitido el telegrama en los términos aprobados por el Consejo de Estado y en la misma fecha de 22 de junio, no se recibió contestación sino en 26, mediando, por consiguiente, cuatro días entre la pregunta y la respuesta, no obstante haberse prevenido que se contestara inmediatamente; y aun entonces no se respondió á la pregunta dirigida, sino que, en vía de respuesta, se dió la noticia de que *Oksza entregó certificados fecha mayo, 6^a*

Cuándo los entregó? No antes del 22 de junio; porque si así hubiera sido, el Sr. Ballén se habría apresurado á comunicarlo al Gobierno y éste al Consejo de Estado en junta de los recibidos hasta esa fecha: luego los certificados fueron entregados después del 22, y seguramente con motivo de la ocasión que, para reanudar un asunto ya terminado, presentaba la innecesaria pregunta del Consejo. Preguntar, por medio del Sr. Ballén, á Oksza y Compañía, si habían hecho el depósito en dinero efectivo, cuando, á no

dudarlo, tenían por fracasado el negocio, con la devolución de los certificados inválidos; era en verdad provocarlos á inventar alguna farsa y volver á las andadas.

En efecto, la farsa se inventó, y los certificados rechazados volvieron á poder del Sr. Ballén con la supresión de la palabra *valeur*, pero sin expresar que el depósito se había hecho en dinero efectivo, antes bien diciendo de manera indirecta lo contrario, y sin contestar congruente y terminantemente á la pregunta dirigida.

¿ Debía el Consejo cambiar el concepto que tenía formado sobre el asunto, con vista del telegrama hecho por el Sr. Ballén el 26 de junio? De ninguna manera: lejos de encontrar motivo en este telegrama para modificar su opinión, la encontró poderosísima para confirmarse en ella, como consta del acta de la sesión de 1º de junio, y aprobó mi proposición por diez votos, entre los cuales se contaron los de los inteligentes é ilustrados Ministros Cevallos Salvador y Laso, contra los de los Ministros de Guerra y Hacienda, que carecen de importancia, si se tiene en cuenta que el Sr. Núñez no oyó ni pudo tomar parte en la discusión por su falta de oído, y que el General Sáenz entró á la sala de la sesión cuando el debate se terminaba; de modo que, en verdad y justicia, ambos debieron abstenerse de votar, con lo cual la aprobación del Consejo habría sido unánime.

En 6 de julio fué nuevamente convocado el Consejo para reconsiderar su dictamen, á solicitud del Gobierno, que de manera inconcebible había adquirido la extraña persuasión de que en la sesión del 1º no había sido considerado el telegrama de 26 de junio ni dictaminándose respecto de él, no obstante ser este telegrama contestación al que se dirigió al Sr. Ballén por disposición del mismo Consejo, y haber ocasionado, por sí sólo, su reunión para aprobar ó reformar mi proposición de 22 de junio, suspensa, precisamente, hasta obtener la respuesta que dicho telegrama contenía.

En este falso supuesto, en el no menos gratuito de que el Consejo, constituyéndose en Tribunal de Justicia, había pronunciado sentencia resolutoria del contrato, y aduciendo otras razones que fueron ampliamente rebatidas en la discusión, como consta en el acta respectiva, se proponía que se volviera á preguntar, no ya al Sr. Ballén, sino, por medio de éste, al Banco Westendorp, si el depósito se había hecho ó no en dinero efectivo, previniéndole que contestara por *sí* ó *no*. El Consejo creyó innecesario este paso, puesto que los telegramas del Sr. Ballén estaban diciendo claramente no haberse hecho el depósito en metálico, y juzgó que la respuesta afirmativa del Banco carecería de fuerza para cambiar su contrario convencimiento, basado en los autorizados informes del Sr. Cónsul, é insistió en su primer dictamen, sin cambio sustancial.

Conocida por el Gobierno la insistencia del Consejo, se conformó con ella; y en 20 de julio ordenó al Sr. Dr. D. Luis F. Borja, abogado del Fisco, que continuase el juicio arbitral contra el Sr. Kelly y la Compañía de obras públicas de Guayaquil.

El Sr. Borja, contestando al día siguiente, dijo: “Ayer á las cinco de la tarde recibí el oficio en que US. H. se sirve decirme que S. E. el Presidente de la República, *de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado*, ha dispuesto que continúe yo el juicio arbitral suspenso, sobre resolución del contrato para construir el ferrocarril del Sur.—Y me es grato comunicar á US. H. que hoy mismo he gestionado ante la Corte Superior, para que despache acerca del recurso de hecho que la otra parte interpuso”.

¿ Puede, después de esto, dudarse de que el Presidente de la República se conformó con el dictamen del Consejo de Estado? De ninguna manera. S. E., sin disentir de la opinión del Consejo, creyó y declaró que, en su concepto, el contrato estaba resuelto, y dispuso, en consecuencia, que se prosiguiera la causa suspenso contra los primitivos empresarios del ferrocarril del Sur. ¿ Háse revocado esta resolución? De-

bo suponer que no, siendo cierto que sigue adelante el juicio arbitral que ella ordenó continuar.

¿ Se notificó oficialmente con ella al empresario, como debió hacerse? Sin duda, puesto que sin conocerla, no habría podido reclamar contra ella, como lo hizo, por medio de un telegrama, en el que se manifestaba sorprendido del juicio que se había formado sobre su depósito, pero sin atreverse á afirmar que lo había consignado en dinero efectivo.

El Sr. Ministro Cevallos Salvador, que procedió en todo el curso de este asunto con rectitud y firmeza intachables, deseando con razón ponerle término definitivo y evitar subterfugios y manejos que tendían manifiestamente á obscurecerlo, ordenó al Sr. Ballén, en términos imperativos y perentorios, que si los certificados no decían que el depósito se había hecho en dinero efectivo, los devolviese á d' Oksza. El Sr. Ballén contestó que, no conteniendo la expresión puntualizada por el Sr. Ministro, los había devuelto, en cumplimiento de la orden recibida.

Tenemos que, por segunda vez, fueron devueltos los certificados.—La 1ª espontáneamente por el Sr. Ballén, en 5 de junio, por hablarse en ellos del depósito del *valor de dos millones*, y entonces no volvieron seguramente á poder del Sr. Cónsul, sino después del 22 de junio; y la 2ª á consecuencia de la orden del Sr. Cevallos y por no contener la expresión necesaria de *dinero efectivo*; y, en ambas ocasiones, después de vencido el plazo para el depósito.

Si no se ha dado orden posterior para que se recojan los certificados justamente rechazados, no deben existir en poder del Sr. Cónsul; y es inconcebible que, á pesar de esto, se pretenda de parte del Gobierno llevar á efecto el contrato, como lo anuncian los órganos de la prensa asalariada.

En este estado las cosas, se dió cuenta al Consejo, en su sesión de 30 de junio, de un telegrama en que el Señor Ballén comunicaba que d' Oksza había protestado por escrito contra la devolución de los certificados, y que en fuerza de su derecho iba á

proceder á la emisión del empréstito, reservándose reclamar indemnización de los daños y perjuicios que pudieran resultarle á consecuencia de los obstáculos que el Gobierno opusiera á la ejecución del contrato. El Consejo se limitó á informarse del contenido de este telegrama, reservando para la sesión siguiente el emitir su parecer acerca de los términos en que debía ser contestado.

Habiendo reconocido el Gobierno, de acuerdo con el dictamen del Consejo, que no se había hecho el depósito con arreglo al artículo 36 del Decreto de Concesión; declarado en consecuencia que el contrato estaba resuelto, en su concepto, en virtud del artículo 42 del mismo Decreto; ordenado la prosecución del juicio arbitral contra el Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, y notificado al empresario esta resolución; había llegado el caso previsto por el artículo 37, que dispone que las dificultades que tengan entre el Gobierno y la Compañía, sean juzgadas por Arbitros nombrados por las partes contratantes. Trazado estaba, pues, el camino que d' Oksza debía seguir: pedir la constitución del Tribunal Arbitral, entablar ante él su demanda, probar que había hecho el depósito de manera legal y obtener sentencia favorable, ó lo que habría sido más obvio, oponer esta excepción, por medio del Sr. Kelly y la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, ante el Tribunal que está juzgando la causa que contra ellos se sigue.

En vez de este procedimiento que, sobre estrictamente legal y obligatorio para d' Oksza, nada habría tenido de ofensivo para con el Gobierno, el audaz empresario protesta y amenaza y, despreciando con insolencia la resolución gubernativa, anuncia que pasará por encima de ella y procederá á la emisión del empréstito necesario para la ejecución de la obra contratada, reservándose reclamar daños y perjuicios si el Gobierno oponía obstáculos al cumplimiento de su sultánica voluntad.

¿ Puede darse procedimiento más irritante ni más

depresivo de la dignidad del Gobierno, de parte de un simple corredor de negocios? No, seguramente; y reconociéndolo así el Consejo de Estado, aprobó en 3 de agosto mi proposición encaminada á salvar el decoro nacional, á precautelar los intereses del país contra el peligro que les amenazaba y á enfrenar enérgica y eficazmente al empresario, invalidándolo para continuar en la senda en que había entrado.

Si no estoy mal informado, el Sr. Ministro Dr. Cevallos Salvador había propuesto este partido, ó algo semejante, al Sr. Presidente, en los cuatro días que mediaron entre las sesiones del Consejo del 30 de julio y 3 de agosto; y los motivos de dignidad nacional y de la prudencia más vulgar, lo estaban indicando de tal manera, que no creo exista un solo ecuatoriano imparcial, ilustrado y amante de su patria, que, consultado con mi proposición, no la hubiera suscrita.

No así el Gobierno, que, discordando en el punto menos esperado del dictamen del Consejo y dando motivo para la honrosa renuncia de su Ministro el Sr. Dr. D. Pedro J. Cevallos Salvador, se ha limitado á contestar humildemente al reto insolente y audaz d' Oksza, diciendo al Sr. Ballén: "Gobierno atenderá razones".

Que el Sr. Cevallos Salvador renunció el Ministerio de lo Interior y Relaciones Exteriores que desempeñaba, porque el Sr. Presidente se resistió á telegrafiar al Cónsul del Ecuador en París en los términos acordados por el Consejo de Estado, es un hecho indudable que está en la conciencia de todos, por más que la dimisión aparezca fundada en motivos de salud. Razones que no me es permitido juzgar, obligaron al Sr. Cevallos á omitir la verdadera causa de su separación; pero, si me viera precisado á interrogarle sobre ella, tengo seguridad de que no se negaría á confirmar mi aseveración y el concepto general á este respecto.—Enfermo con padecimientos habituales estuvo antes de ir al Ministerio; y ellos que no le impidieron aceptar la carga, no le habrían obli-

gado á dejarla, si no hubiera temido menoscabar su alta reputación de probidad y amargar el último tercio de su vida con responsabilidades graves y abrumadoras.

Menospreciar el parecer del Consejo ; optar por la separación de un Ministro inteligente y probo, sabiendo que sería, como ha sido, imposible reemplazarlo ; dejar la dignidad nacional y valiosos intereses públicos á merced de un especulador extranjero, y ponerse en vía de revocar una justa resolución, preparando al efecto el terreno por todos los medios que tiene el Poder á su alcance, cuando esta resolución, caso de estar fundada en un hecho capaz de ser falsificado, podía rectificarse de manera legal é igualmente satisfactoria para ambas partes contratantes y para todos los ecuatorianos que miramos con ansiedad y disgusto el curso que lleva este malhadado asunto ; es un procedimiento que, no atreviéndome á calificar ni comentar, por temor de traspasar el límite que me impone el respeto á la autoridad constituida, me obliga á no insistir más sobre él, á dejarlo sometido al juicio de la opinión pública desnudo de apreciaciones, y á proseguir mi tarea, dando por terminada esta parte de ella y pasando á tratar otros puntos relacionados con el grave asunto en que me ocupo.

II

Precio kilométrico de la vía estrecha

Entre los precios kilométricos citados por vía de comparación con los reconocidos en el contrato d' Oksza, en el análisis que de este contrato hice en 22 de junio ante el Consejo de Gobierno, llamé especialmente la atención hacia el que había ocasionado la construcción de la línea entre Yaguachi y Chimbo, ejecutada durante las administraciones de los Sres.

García Moreno y Veintemilla, y sostuve que, atentos los progresos que de entonces acá se han hecho en este género de trabajos, los adelantos de la metalurgia y la extraordinaria baja del valor del fierro, era posible obtener un mínimo inferior al suministrado por nuestra propia experiencia.

Si hubiera proferido una blasfemia ante un coro de falsas beatas, gárrulas y gazmoñas, no hubiera producido mayor espaviento, causado más escándalo, ni provocado tantas, tan numerosas, ni más persistentes protestas y contradicciones. ¡Qué herejía! ¡qué absurdo! ¡qué monstruosidad! cuando las vías europeas han costado 85.000 sucres por término medio, habiendo alguna que ha llegado á 175.000 y la del Oroya, en el Perú, á 185.000 y tantos. ¡Qué exageración! ¡qué ciega parcialidad! ¡qué lastimosa ignorancia! sostener que puede construirse un kilómetro de vía angosta por 12, 16 y 18.000 sucres. ¡Confundir la vía angosta con el ferrocarril Decauville! ¡Anatematizar con tales fundamentos el salvador contrato, la gratuita donación de nuestro generoso benefactor d' Oksza! ¡Brote de pasiones bastardas, lamentaciones de Jeremías, *de profundis* de viernes santo en días de pascuas! ¡Qué no se ha dicho, qué resorte ha dejado de moverse para ahogarme bajo una tempestad de palabras?... pero, á Dios gracias, de palabras necias, dignas de profundo desprecio, si el precio que nos cuestan no excitara nuestra legítima indignación.

Voy, pues, á probar y mantener mis asertos y á dejar patentizado á los ojos de todos los hombres sensatos é imparciales, que esas alharacas ridículas son en unos, hija de la natural ignorancia en materias poco conocidas en el país, en otros complicidad más ó menos directa y criminal con los explotadores, en la mayor parte de los plumarios, obediencia á la consigna de quien les paga el salario infame, y en los principales promotores de la fanfarria, justa alarma al sentir que se les disputa el valioso y codiciado tesoro con cuya tranquila posesión se recreaban.

En la Exposición del Ministro de Hacienda al Congreso de 1875 (de la pág. 19 á la 23), consta que á mediados de ese año estaba concluída y entregada al tráfico público la línea entre Yaguachi y el Milagro, que mide 44 kilómetros 570 metros, y para cuyo servicio se habían edificado dos estaciones, locales para talleres, casas de habitación para mecánicos y empleados, construídose estanques dotados de bombas para suministrar agua á las calderas y planteándose el respectivo telégrafo hasta el punto en que se encontraban los trabajos, más acá del Milagro. Estaba provista del material rodante necesario para su explotación y convenientemente cercada.

A más de estas obras pertenecientes á la sección de línea férrea concluída, se habían ejecutado ótras en el extremo opuesto, partiendo de Sibambe hacia el puente de Chimbo, cuyo costo, según informe del ingeniero Sr. Modesto López que las hacía ejecutar, ascendió entre materiales y jornales á 27.885 pesos, equivalentes á 22,308 sucres.

En la misma Exposición, pág. 21, adviértese también, que de las 3000 toneladas de rieles que se habían hecho venir para la obra, estaban empleadas 1900 en la parte concluída de la línea, quedando sobrantes 1.100, que se calculaban suficientes para el enriellamiento hasta el río Chimbo. Estos rieles habían costado á razón de 120 pesos la tonelada : por tanto, las 1.100 sobrantes representaban un valor de 132.000 pesos, ó sean 105.600 sucres.

Tanto los 22.308 sucres empleados por el Sr. López en los trabajos de Sibambe hacia Chimbo, como los 105.600 importe de las 1.100 toneladas de rieles reservadas para la sección entre el Milagro y el río Chimbo, esto es, 127.908 sucres, no pertenecen al costo de los 44 kilómetros 570 metros construídos y terminados hasta 1875. Para determinar el precio kilométrico de esta sección, hay, pues, que deducir la expresada suma de la cantidad de 886.281 sucres (1.107.851 pesos) empleados hasta la citada fecha en

los trabajos ejecutados en toda la línea férrea entre Yaguachi y Chimbo.

Practicada esta operación, restan 758.373 sucres, que para cada kilómetro de los concluidos en tiempo de la administración del Sr. García Moreno, darían el precio de 17.015 sucres, si en la cantidad dividida no entraran todavía gastos que manifiestamente no pertenecen á esta sección de la línea.

En efecto, terminada la plataforma entre Yaguachi y el Milagro, y mientras se sentaban durmientes y rieles en ella por los carpinteros, herreros y mecánicos, los braceros ó trabajadores de barra y pala, que ascendieron á 600 diarios y nunca bajaron de 250, debieron continuar en la formación de la plataforma hacia el río Chimbo, presunción confirmada por lo que se dice en la pág. 21 de la citada exposición: "El telégrafo ha estado funcionando entre el Milagro y Yaguachi, y en el presente año su acción se extiende *hasta el punto donde se encuentran los trabajadores del ferrocarril*".

Como no se expresa la extensión de la plataforma trabajada del Milagro hacia el puente de Chimbo, ni la importancia del gasto que ella ocasionó, vuélvese imposible averiguar con perfecta exactitud el precio kilométrico de la parte enriellada y puesta al servicio público en 1875. ¿Cómo resolver esta dificultad, al parecer insuperable? No queda otro partido que indagar cuál fué el costo total de toda la línea comprendida entre Yaguachi y Chimbo; esto es, de las dos porciones trabajadas durante las administraciones de los Sres. García Moreno y Veintemilla.

Durante la primera, se emplearon en la obra del ferrocarril 886.281 sucres, cantidad que, hecha la deducción de los 22.308 sucres gastados por el Sr. López entre Sibambe y Chimbo, queda reducida á la de 863.973 sucres.

El General Veintemilla hizo continuar la línea hacia Chimbo y la terminó durante los primeros años de su gobierno, como lo comprueba la Exposición del Ministro del Interior al Congreso de 1880, que tex-

tualmente dice: “En el ferrocarril de Guayaquil á Quito las locomotoras *llegan ya hasta el puente de Chimbo*. De este lugar al pueblo de Sibambe, con el objeto de empalmar la línea férrea con la carretera, se trabaja, á todo costo, un camino de herradura, en cuya empresa están distribuidos de 600 á 800 operarios”. (pág. 7).

En la Memoria del Ministro de Hacienda al Congreso del mismo año, constan las partidas siguientes:

“Cuadro n ^o 8 ^o Egresos en el año económico de 1878: ferrocarril”.....	\$ 119.456.56
“Cuadro n ^o 6 ^o Egresos en el año económico de 1879: ferrocarril”... ..	„ 186.911.49

Partidas que sumadas dan la cantidad de..... \$ 306.368 ..
equivalentes á 245.094 sucres.

Reunidas las cantidades gastadas en tiempo de los Sres. García Moreno y Veintemilla, dan como costo total de los 69 kilómetros 300 metros que mide la línea entre Yaguachi y Chimbo, la suma de 1.108.987 sucres, y como precio kilométrico, la de 16.003 sucres.

En el análisis del contrato d' Oksza que hice ante el Consejo de Estado y en el que publiqué en “El Fénix” de 23 de mayo de 1890, n^o 15, ascendió el precio kilométrico á 16.252 sucres; porque entonces tomé, para la operación, la cantidad total gastada en tiempo del Sr. García Moreno entre Yaguachi y Sibambe, sin rebajar de ella la empleada por el Sr. Modesto López en los trabajos ejecutados entre Sibambe y Chimbo.

En apoyo de los cálculos precedentes, viene la notable circunstancia de que de los datos puntualizados, resulta que los 44 kilómetros 570 metros construídos durante la severa administración del Sr. García Moreno, habían costado á razón de 17.015 sucres por kilómetro, mientras que en la del General Veintemilla, escandalosamente derrochadora de los fondos públicos, sólo costaron á razón de 9.910 sucres los

24 kilómetros 730 metros que durante ella se ejecutaron. ¿Cómo explicar tan extraña anomalía? De la manera más sencilla y satisfactoria. Veintemilla encontró preparada, sin duda, gran parte de la plataforma entre el Milagro y Chimbo, 1.100 toneladas de rieles suficientes para esa sección de la línea y gran acopio de herramienta y material de todo género. Natural era, pues, que el gasto proporcional hecho durante su período de gobierno, fuese mucho menor que el empleado en tiempo del Sr. García Moreno.

En la citada Exposición de 1875, pág. 21, consta que las 1.100 toneladas de rieles costaron á razón de 120 pesos, ó sean 480 francos la tonelada.

En la preciosa obra de Mr. de Lapparent, titulada "El Siglo del Fierro", dada á luz en 1890 y de la que, con tanta ligereza, por no decir vergonzosa mala fe, han hablado mis contradictores, á buen seguro sin conocerla, dice este distinguido escritor técnico, á la pág. 183: "En 1867, los rieles de fierro valían de 150 á 270 francos la tonelada, y se comenzaba á obtener productos en acero Bessemer á precios variables entre 220 y 400 francos. *Hoy día las compras de rieles de acero Martín se tratan corrientemente al precio de 150 francos la tonelada, algunas veces aún menos, cuando gran número de los últimos suministros de fierro ordinario se habían hecho bajo el pie de 180 francos. ¡He ahí, pues, el acero vuelto menos caro que el fierro en rieles, no obstante serle éste inferior en dureza y tenacidad! Esta es una completa revolución provocada por los progresos de la metalurgia y que asegura á las nuevas vías un asiento mejor, con más larga duración. Seguramente esta transformación que influye poderosamente sobre todas las industrias metálicas, es uno de los fenómenos económicos más notables de nuestro tiempo*".

A esta gran baja del valor del fierro, á los extraordinarios progresos de la metalurgia y á la poderosa influencia que, una y otra circunstancia han ejercido en todas las industrias metálicas, se debe que el fie-

rrero, que hasta fines del siglo 18 se empleaba solamente como accesorio y auxiliar en los grandes edificios de piedra y ladrillo, produciendo radical revolución en la Arquitectura, haya hecho posibles construcciones colosales como el Palacio de Máquinas de la Exposición de 1889 que, entre su enorme salón y sus galerías laterales, mide una superficie de 6 hectáreas y ha absorbido 11 millones de kilogramos de fierro; la cúpula del Observatorio de Nisa de 22 metros 42 centímetros de diámetro interior; un gran número de viaductos de inusitadas dimensiones; la Torre Eiffel lanzándose en el espacio á 300 metros de altura y conteniendo en su gigantesca armazón 9.000 toneladas de fierro; el puente de Forth, en Escocia, cuya longitud total excede de 2.400 metros, de los cuales 1.600 pertenecen al puente propiamente dicho, con machones de fierro de 110 metros de elevación, equivalente cada uno, con sus enormes brazos equilibrados, casi á dos Torres Eiffel colocadas horizontalmente, más alto que las Pirámides de Egipto, tanto como la cúpula de San Pedro de Roma y cuyo gasto asciende á 79.000 toneladas de fierro y acero; y, por fin, y para no alargar excesivamente esta enumeración de las audacias de la industria y la ingeniería, debidas á los progresos de la metalurgia y á la baratura del fierro y el acero, el Túnel construído en los Estados Unidos al través del río Santa Clara entre Port-Hudson y Sárnia, el más largo del mundo, más que los de Mont-Cenis y Saint-Gothard, enorme tubo de hierro de 6 kilómetros de longitud y 7 metros de diámetro, en el cual no han entrado ni una piedra ni un ladrillo, que ha absorbido 25.000 toneladas de metal y que, á pesar de todo esto, no ha costado sino dos millones de dollars.

En las vías férreas, verdaderas promotoras de estos adelantos, desde los rieles salientes (*edge rails*) de fierro fundido y de 20 kilogramos de peso por metro, hasta el gigantesco Goliath forjado de acero y con el peso de 50 á 55 kilogramos: en las Locomotoras, desde la célebre y diminuta *Fussé* de $4 \frac{1}{4}$ toneladas

que, con otras semejantes á ella, remolcó en 14 de junio de 1830 el primer trén entre Liverpool y Manchester, hasta los poderosos Titanes de fierro, con peso de 43 á 57 toneladas, y cuyo poder de tracción puede igualar á 4.800 caballos de tiro; y entre los primeros wagones de viajeros y mercancías, señales, signos fijos, discos y frenos, y los refinadamente perfeccionados que en el día están en uso en las grandes líneas, es tal la distancia, que los ingenieros que llevan, á justo título, el nombre de tales y saben el camino recorrido, denominan ya *tiempos heroicos* á los primitivos de las líneas férreas, como si entre 1830 y 1890 mediaran muchos siglos en vez de 60 años.

Si algo de esto hubiera llegado á conocimiento de los diaristas que, en su afán de devengar el salario que reciben, hablan de todo con la suficiencia de sabios, se habrían ahorrado la vergüenza (si la tienen), de hacer burla y chacota de lo que yo dije incidentalmente á este respecto en mi análisis del contrato d' Oksza; habrían reconocido la exactitud de los cálculos que han conducido á Mr. de Lapparent á avaluar en 60.000 francos el costo medio del establecimiento de un kilómetro de camino de fierro de vía de un metro, y habrían comprendido la importancia de la gratuita suposición que hice sobre que la diferencia de 8 centímetros que hay entre la vía angosta usada en Francia, y la que debe construirse según el contrato d' Oksza, no produzca aumento en el costo de construcción, siendo así que una pulgada añadida á la anchura de la vía, los produce notables y hace más costosa la explotación. Con sólo rebajar del precio kilométrico suministrado por nuestra propia experiencia, la diferencia que hay entre el valor actual de los rieles de acero y el que tenían en 1875, ese precio resultaría igual ó menor al fijado por Mr. de Lapparent.

Pero, lo más singular y bochornoso para cuantos, directa ó indirectamente, han intervenido en la celebración y defensa del inieuo contrato, es que la aseveración del Ingeniero francés nada encierra de nue-

vo ni de extraño para quien tenga algunas nociones sobre esta materia. Véase lo que ya en 1872 decía Mr. Roberto F. Fairlie en su tratado sobre la Vía estrecha, comparándola con la ancha:

“Como uno de los primeros y más importantes ejemplos de la afortunada construcción de vías estrechas, puedo citar el sistema noruego, introducido por primera vez en 1861 por Mr. Carl Pihl, y que se está desarrollando actualmente con toda la rapidez que permiten los recursos del país. Los primeros ferrocarriles de Noruega fueron construídos por Mr. Robert Stephenson por el año de 1854, con ancho de 4 pies 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas, y á un coste de más de 11.000 libras esterlinas por milla. *Era evidente que el tráfico, aun bajo las condiciones más favorables, jamás podría cubrir semejante desembolso ; y Noruega se halló después en una situación en que se encuentran hoy muchos países : tuvo que escoger entre tener ferrocarriles baratos ó no tenerlos.* Como era natural, se decidió por lo primero, y su hábil ingeniero oficial, Mr. Carl Pihl, se dedicó á la construcción de vías del menor coste posible con el ancho corriente. En este esfuerzo fué tan afortunado, que logró reducir el coste á 6.350 libras esterlinas por milla, incluidas las estaciones y el material móvil, pero no los talleres. Este fué un gran adelanto ; pero el Gobierno se encontraba siempre en la misma alternativa, y entonces Mr. Pihl se pronunció en favor de la reforma radical que ha hecho posible el establecimiento de ferrocarriles en países en que son largas las distancias y corto el tráfico. Resolvió adoptar el mismo ancho que el General Buell ha recomendado á sus directores, y logró rebajar el costo por milla, para una línea, á 3.142 libras esterlinas, para otra, á 5.300, y para una tercera, á 4.600, incluso el material móvil, las estaciones y los talleres ; y esto, teniendo que construir la vía en país en extremo accidentado, donde había que trabajar en roca en muchas partes, perforar túneles y levantar puentes, siendo algunos de los viaductos de más de 70 pies de altura y de gran extensión. Además, es menester tener en cuenta

que realizó esta reducción en el coste, sin el empleo de curvas muy rápidas; pues aun cuando “la mayor facilidad que ofrece para recorrer curvas rápidas sea una ventaja indudable, y no pequeña, que se logra con el empleo de la vía estrecha” (son palabras de Mr. Pihl), no se aprovechó esta ventaja en la construcción de los primeros ferrocarriles noruegos”.

El ancho de la vía indicada por el General Buell, Ingeniero en Jefe del ferrocarril de Texas y el Pacífico, era el de 3 pies 6 pulgadas, equivalentes á 1 metro 8 centímetros, mayor, por consiguiente, con 16 centímetros á la anchura de la vía que debe construirse según el contrato d’ Oksza. Las 3.142 libras esterlinas por milla, costo de una de las líneas noruegas, equivalen á 9.765 *suces por kilómetro*; las 4.600, costo de otra, á 14.295 *suces*, y las 5.300 libras de una tercera línea, á 16.470 *suces*, que dan como término medio de las tres líneas, 13.510 *para cada kilómetro, habiéndose tenido que trabajar en muchas partes en roca, perforar túneles y construir puentes de más de 70 pies de altura y gran extensión.*

La red de Denver á Río Grande ha costado, según Mr. de Lapparent, de 42.000 á 62.000 francos por kilómetro; y el escritor técnico Don Samuel Bowles, cuyo opúsculo sobre esta red reproduce en parte Mr. Fairlie, confirma ampliamente esta aseveración, en los trozos que copio en seguida:

“El coste de construcción de estas 76 millas, (las primeras concluidas), con adherentes, *incluyendo estaciones, sotechados para la nieve, cercados, balaste completo, talleres para máquinas y wagones, hoteles, oficinas y todo lo demás que exige el tráfico*, ascendió á 14.000 pesos por milla (8.700 *suces por kilómetro*); mientras que el ferrocarril *del Kansas Pacific*, que atraviesa un terreno análogo, y construido bajo la dirección de los mismos ingenieros, y en gran parte por los mismos contratistas, costó 22.000 pesos. . . . En la prolongación de la línea hacia el centro minero de la *parte montañosa* de Colorado, subiendo el barranco de Clear Creek, hay actualmente obras en construc-

ción situadas en terreno pendiente: fueron presupuestadas para la vía ancha ordinaria en 90.000 pesos por milla, pero han sido ejecutadas por 20.000 pesos por milla (12.430 sucres por kilómetro) con la vía estrecha. Por tanto, mirando la cuestión desde el punto de vista de la construcción normal de los ferrocarriles, tal vez no sería una exajeración el afirmar que los ferrocarriles de vía estrecha pueden construirse y completarse por las tres quintas partes próximamente del coste de los ferrocarriles de ancho ordinario”.

Y en otra parte, hablando de la misma red: “Este adelanto es debido [la adopción de la vía estrecha] en gran parte á la administración de esta gran empresa iniciadora de la vía estrecha en América. Las personas más interesadas en ella, son hijos de Filadelfia y de Colorado: el capital procede en parte de Filadelfia, pero principalmente de Inglaterra y Holanda. El General William J. Palmer, que ganó su grado en la última guerra, del ferrocarril central de Pensilvania, y del ferrocarril *Kansas Pacific*, es el ingeniero y Presidente de ella; y J. Edgar Thomson, S. M. Felton y Robert H. Lamborn, de Filadelfia, y el ex Gobernador de Colorado A. C. Hunt, son sus principales y más eficaces auxiliares. La construcción de la vía, está contratada en 16.000 pesos por milla (9.944 sucres por kilómetro), y se ha obtenido ya el capital necesario para completarla hasta Pueblo, 119 millas más al sur de Denver, y al mismo tiempo se prosiguen las negociaciones para adquirir los medios de adelantar rápidamente su construcción á fin de que atraviese Nuevo México y llegue con el tiempo hasta la misma ciudad de los Montezumas. A ochenta y seis millas de Pueblo está Trinidad, la última población importante de Colorado; de aquí al Río Grande hay otras 100 millas próximamente; de ahí á Santa Fe hay 75 millas; de Santa Fe á Albuquerque, situado sobre el grado 35 de latitud, hay 100 millas, en cuyo punto cruzará la vía la línea del Atlántico al Pacífico, que se dirige al Occidente hacia California; de Albuquerque á El Pazo, situado

en la frontera mejicana, y la línea del ferrocarril del *Texas Pacific*, hay 260 millas; de El Pazo á Chilmahua hay otras 350 millas; y finalmente de esta población á Méjico hay 650 millas. De suerte que la distancia total desde Denver hasta la frontera es de 750 millas próximamente, y de allí á la capital de Méjico, de 1.000 millas”.

Esta gran línea de 2.815 $\frac{1}{2}$ kilómetros, iniciada en 1872, hace tiempo concluída y en servicio y que formará parte del proyectado ferrocarril intercontinental, sirvió para los primeros y más notables ensayos de la vía angosta, y ha comprobado de manera incontrovertible que puede construirse un kilómetro de vía de 92 centímetros por 10.000 sucres próximamente. Y para confirmar este resultado, ahí están, para cuantos miran con interés estos asuntos, las autorizadas opiniones del General Osborne, presidente de la Compañía del ferrocarril entre Bolivia y el Paraguay, y la de Mr. Wilman J. Shunk, jefe de la Comisión que explora actualmente la línea del Ecuador hacia el Norte.

El primero, consultarlo por un periodista sobre lo que había de positivo respecto de la magna empresa del ferrocarril intercontinental, según lo anunció “La Estrella de Panamá” en el n^o 1.065 de fecha 23 de julio del presente año, dijo: “Yo me propongo evitar á los sub-americanos el inconveniente que ahora sufren de tener que pasar muchas veces á Inglaterra para venir á Nueva York. Nos proponemos construir nuestro camino entre la capital del Paragúay y la de Bolivia. Viniendo hacia el Norte el camino parte de Buenos Aires y Montevideo, pasando por Montecazanos, hasta llegar á Asunción: de ahí va á Sucre, en Bolivia, á la Paz, que es este año la capital de aquel país; después á Lima en el Perú, y en seguida sube al Ecuador, con ramales á las capitales de los diversos países por donde no pasa la línea”. “Dentro de ocho años, continúa el General, será posible meterse en un coche Pullman en Chicago y hacer el viaje en línea recta. No presentará este ca-

mino mayores dificultades que las que se encontraron al construir el Unión Pacifico. Está ya trazada la ruta. Tendrá cosa de 4.000 millas de longitud, corriendo desde aquí hasta Méjico y por Centro América al Istmo y á Sub-América, como se ha dicho. Vuelvo á repetir que no es difícil la construcción. *Puede construirse por cosa de 9.000 pesos kilómetro.* Nada hay que se oponga al paso de la línea, la cual se extenderá al Oeste de los Andes, porque no sería posible cruzar los grandes ríos del Brasil en la estación de aguas cuando el país todo está inundado”.

El segundo, en la carta semi-oficial dirigida en 2 de agosto, desde las cercanías de Tulcán, al Sr. Dr. D. Pedro Manuel Pérez Quiñónes, dice entre otras cosas: “Me es grato comunicar á V. que entre la capital del Ecuador y la frontera colombiana, no hemos encontrado obstáculo alguno para la *construcción de un buen ferrocarril, con un gasto moderado*; y según creo no la encontraremos al Norte de Tulcán; siendo el Nudo de Huaca el mayor obstáculo encontrado hasta aquí, el cual también lo hemos pasado satisfactoriamente”.

He sido informado por persona caracterizada y digna de fe, de que *el gasto moderado* de que habla Mr. Shunk está fijado en 10.000 dollars por kilómetro, en carta privada al mismo Dr. Pérez Quiñónes, quien no ha podido suministrarme copia de ella por tener el carácter de personal y reservada; pero, contestando al amigo, por medio de quien la solicité, dice que la línea entre Quito y Tulcán costará algo menos de 15.000 sucres por kilómetro, fundándose, sin duda, en la opinión de Mr. Shunk, de indisputable valor, si se tiene en cuenta que la ha emitido después de haber estudiado el trayecto con la competencia de ingeniero tan distinguido, que ha merecido se le confíe la exploración de la parte más difícil del proyectado ferrocarril intercontinental.

No debo poner término á esta ya larga serie de autoridades, sin invocar la muy respetable de Mr. Chevalier que, en su calidad de ingeniero y economis-

ta distinguido, fué comisionado por el Gobierno francés para estudiar la red de líneas férreas ejecutadas en los Estados Unidos, y que después de haber recorrido durante dos años el territorio de la Unión, concentró el resultado de sus observaciones y estudios en obras verdaderamente magistrales, sobre todo en punto de construcción y explotación de ferrocarriles.

La conveniencia de esta última cita es tanto mayor, cuanto el emboscado y misterioso "Selenowski," invocando, con la misma importunidad con que ostenta su fácil erudición, esta autoridad irrecusable, ofrece clara muestra del género de imparcialidad y buena fe con que han procedido mis contradictores al refutarme. Copia á Chevalier en cuanto cree que contradice las opiniones emitidas por mí, y se detiene, seguramente horrorizado, cuando descubre á renglón seguido que el distinguido escritor es el mejor abogado de mi causa.

Tenga el lector la paciencia de comparar la cita de "Selenowski" con el trozo de Chevalier que transcribo en seguida: "*Verdaderamente es un asunto muy digno de estudio, de admiración debería decir, el buen sentido desplegado por los Americanos, cuando se trató de adoptar un sistema para el establecimiento de sus caminos de fierro. Ved, por ejemplo, á la ciudad de Charleston, que quiere ir á buscar, á 219 kilómetros de distancia, en Augusta [Georgia], los algodones que se cosechan en el valle de Savannáh. La distancia es grande y en Charleston hay poco dinero. (Aquí me llama la atención el imprudente "Selenowski"). Se ingenian, se esfuerzan y llegan. (Aquí termina la cita). Yo visité ese camino en 1834, había sido concluído recientemente y era el más largo de los construídos hasta entonces en el mundo. Con todo el material de explotación, locomotoras, y wagones había costado solamente seis millones. Aquí y allí, está sobre estacas, como perchado sobre zancos. Los árboles del bosque primitivo, que habían estado atravesados de un lado á otro, habían sido cortados aquí, parados allí como armazón para sostener la vía. Sin embargo,*

no ocurrían accidentes, y poco á poco, con los productos de la misma línea, la Compañía ha sustituido con terraplenes esos frágiles apoyos. *Seis millones para 219 kilómetros, dan para cada kilómetro 28.000 francos*, [5.600 sueros por kilómetro]. Otros caminos americanos, regularmente servidos por locomotoras, han costado de 40 á 50.000 francos por kilómetro. Citaré, entre otros, el que ha sido construído en Virginia, de la ciudad de Petersburgo al río Roanoke, por Mr. Moncure Robinsón. De Charleston á Augusta, y de Petersburgo á Roanoke, el suelo ha sido sin duda muy propicio; y sin embargo, de Petersburgo á Roanoke ha sido necesario poner puentes sobre muchos ríos, y esos puentes tienen sus pilares y estribos de mampostería”.

Para la generalidad de los ecuatorianos, para los hombres honrados y sensatos, sin excluir de este número á los que han pecado por excusable deslumbramiento, basta y sobra con lo dicho acerca de este punto capital, centro verdadero de la cuestión controvertida.

Los explotadores, sus cómplices y sus asalariados voceros, mientras más haga resplandecer la luz de la evidencia, más pertinazmente han de cerrar los ojos, con más furor han de caer sobre mí y han de seguir defendiendo la presa disputada, con las armas propias de gentes de su ralea; la falsificación, la intriga, la injuria y la calumnia. Háganlo, que yo soy para ellos invulnerable, y estimo sus vituperios como la corona más brillante que puedo apetecer, siendo, como son, hostilidades semejantes la mejor piedra de toque y el mayor galardón de la honradez.

Los ecuatorianos patriotas y abnegados, coadyuven á mi honesto intento, siguiendo con paciencia el hilo de los razonamientos que debo desarrollar para poner en claro la oscurecida é intrincada cuestión en que me ocupo, y, sin olvidar lo que llevo dicho respecto del precio medio kilométrico de la vía estrecha, considerado en abstracto y de manera absoluta, facilitenme, con su redoblada atención, el ser comprendi-

do en el punto no menos importante, y aun más embrollado por mis contradictores, que paso á tratar.

III

Garantía de intereses.

El art. 32 del Decreto de concesión, dice: “El Gobierno de la República garantiza á la Compañía durante 33 años el interés del 7 0/0 sobre cuarenta millones de francos (40.000.000 fr.), ó sea su equivalente convenido de diez millones de sucres (S. 10.000.000) al cambio fijo del 25 0/0”.

Una anualidad del 7 0/0, amortiza en 33 años un capital y sus intereses al 6 0/0 anual con el 1 0/0 adicional á dicho interés. Los diez millones de sucres, cuyos intereses al 7 0/0 garantiza la cláusula preinserta, quedarían, pues, pagados al cabo de los 33 años con sus respectivos réditos; y la garantía habría equivalido á un empréstito con un 6 0/0 de intereses y el 1 0/0 de amortización, condiciones irreprochables si el precio de adjudicación del empréstito fuese igualmente equitativo.

En el presente caso, este precio consiste en la obra que debe ejecutarse con los diez millones de sucres; y como de lo que hemos dicho acerca del precio *medio* kilométrico de la vía estrecha, teóricamente considerado y aun concediendo que sufra alza considerable al concretarlo á la sección de línea férrea entre Chimbo y Sibambe, no obstante que bajaría también notablemente en la extensión casi igual entre Riobamba y Sibambe resulta demostrado que se ha reconocido á la obra, por lo menos, un valor triple del que realmente costará, es evidente que la adjudicación del empréstito se ha hecho por el treinta y tres y un tercio por ciento de su valor nominal, ó que se ha concedido una prima de un doscien-

tos por ciento, cuya enormidad se reagrava, si se tiene en cuenta que se ha cedido gratuitamente la explotación, por 50 años, de la línea de propiedad nacional entre Yaguachi y Chimbo y los trabajos ejecutados entre Chimbo y Sibambe por el Sr. Kelly y la Compañía del ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, que le cuestan á la Nación más de un millón de sueres.

Mas, este razonamiento, que patentiza de manera tangible, aun para los ciegos, la iniquidad del contrato, viene á tierra como un fantasma forjado por imaginación asustadiza, si es cierto, como se asegura, que la garantía será *nugatoria*, por cuanto la solución de los intereses afianzados *está asegurada con los primeros productos* de la misma obra que va á ejecutarse. En efecto, ¿qué importa, en tal evento, el precio kilométrico reconocido implícitamente en el contrato por exagerado que sea? qué el monto de la anualidad garantizada, cuando los empresarios van á costear la obra *con su propio dinero ó con el que se proporcionen como Dios les ayude*, y á obtener ampliamente, desde el principio y sin ningún gravamen para nosotros la remuneración estipulada del capital que empleen? Tendremos el anhelado ferrocarril sin que nos cueste un céntimo, y la cláusula relativa á la garantía no pasará de ser *un artículo platónico* que, haciendo resplandecer la filantropía de los empresarios, obligue nuestro eterno reconocimiento.

Si tales afirmaciones se hubieran hecho solamente por los interesados en la empresa ó por los diaristas de *pape lucrando*, no merecerían otra contestación que una sonrisa de desprecio ó lástima; pero, profesadas y acreditadas por quien goza de alta reputación de entendido y versado en materias fiscales y económicas, me imponen el deber de atenderlas, considerarlas y analizarlas una y otra vez, y me sujetan á la dura labor de probar la evidencia, que se ve fácilmente, pero se demuestra con dificultad.

En el *memorandum* de cálculos numéricos que tuve á la mano cuando hice el análisis del contrato d'

Oksza ante el Consejo de Estado, había comprendido los relativos á la garantía, mas no hice uso de ellos y me abstuve de toda consideración á este respecto, por no complicar y embrollar la exposición, razonando acerca de un incidente sobre el cual no cabía disenso entre los ilustrados miembros del Consejo. Juzgué—y ningún reparo en contrario, durante la discusión, conmovió este concepto—que todos los Consejeros estábamos de acuerdo en creer que el ferrocarril proyectado produciría escasamente los costos de su propia conservación y explotación, y dejaría á cargo del tesoro público el pago de la garantía sin más deducción que la muy pequeña del tanto por ciento del *producto bruto* que, según el contrato, debía estimarse desde el principio como *producto neto*.

El Sr. D. Clemente Ballén, cónsul de la República en París, no lo cree así; y, llevando su contraria convicción hasta el punto de llamar *platónico* el artículo 32 del contrato, me pone en la dura necesidad, no de refutar los fundamentos de su opinión, que por desgracia no los expone, sino de proponer á la consideración pública los que á mí me asisten para contradecirle y para creer y denominar *judaico* el mismo artículo que él enaltece con calificativo diametralmente opuesto.

Entre *platónico* y *judaico*, entre un servicio desinteresado y gratuito y una expoliación ávida y usuraria, la distancia no puede ser mayor, ni más profundo el disenso. ¿Quién tiene la razón de su parte? ¿cuál de los dos está en lo justo? Abogados de las dos partes contendientes, ni el Sr. Ballén ni yo podemos resolverlo: juzgue el público y decida.

Analizando la variante Flores-Sediéres de la combinación primitiva del Sindicato francés, en la parte relativa al Ferrocarril del Sur, traté incidentalmente de la garantía, en un artículo que publiqué en el N^o 15 de "El Fénix", de fecha 23 de mayo de 1890; y siendo aplicable al presente caso cuanto entonces dije respecto de ella, me permito reproducirlo sin más cambio que el de las cifras alteradas en el

Nuevo contrato, á consecuencia de haberse prolongado hasta Riobamba la línea que, según la citada variante, debía terminar en Sibambe.

En aquel artículo decía, pues: "Para amortiguar la impresión desagradable que contrato semejante debía producir en los espíritus más severos y menos irritables, se dice que el capital de diez millones de sures no lo proporciona el Tesoro nacional directamente ni por medio de un empréstito contratado por el Gobierno ecuatoriano, sino que la Compañía se lo procura bajo su responsabilidad, sin que el Gobierno contraiga más obligación que la de garantizar el 7 0/0 sobre la expresada cantidad para el caso eventual de no producirlo la explotación de la línea entre Durán y Riobamba".

"El sistema de garantía de intereses para la construcción de caminos de fierro y otras obras de utilidad é importancia semejantes, es sin duda el mejor y el más generalmente practicado por todos los gobiernos que han dado enérgico impulso á las mejoras materiales en sus respectivos países; pero la garantía de interés se presta *sobre el capital efectivo, avaluado previamente ó liquidado con posterioridad, que cuesta verdaderamente la construcción de ellas*; y aun en los países más poblados y de más avanzada industria, el producto neto de las nuevas líneas es tan escaso con relación á los gastos que ellas ocasionan, que por largo tiempo los gobiernos garantizadores tienen que pagar, si no la totalidad, la mayor parte de la garantía."

"Para comprobar esta última aserción, nos limitaremos á dos citas que evidencian cuán poco productivos son los caminos de fierro para las Compañías constructoras. Miguel Chevalier, autoridad de gran peso en estas materias, en su doble carácter de ingeniero y economista distinguido, y tal vez uno de los admiradores más entusiastas de la prodigiosa invención de los caminos de fierro, en su magnífico artículo sobre esta materia, inserto en el Diccionario de Economía Política, dice lo siguiente:

“¿ Los caminos de fierro, que producen tantos y tan bellos resultados para la sociedad, remuneran á los capitalistas que los han emprendido? La cotización de acciones en Francia é Inglaterra responde á esta pregunta. *En los dos países, se citan apenas algunas Compañías cuyas acciones estén sobre la par. Entre nosotros, las Compañías de París á Orleans y de París á Ruan, son las únicas cuyas acciones no se venden con pérdida.* En Inglaterra, en 1845, las acciones ganaban una fuerte prima: las del camino de fierro de Londres á Birmingham eran cotizadas á 250 libras esterlinas por ciento; las de Great-Western, á 180. Hubo dividendos de 10 por ciento; se citaban aun de 12 y de 14; mas en muchos de esos dividendos, si no en todos, había un elemento ficticio. Por un vicio de contabilidad, sugerido frecuentemente por un miserable agiotaje, una parte de los dividendos era tomada del capital mismo”

“Hace algunos años, á medida que la extensión de la red inglesa aumenta, la suma de las rentas aumenta también, más el acrecentamiento relativo al capital total es menor, y por consecuencia el dividendo medio disminuye. *Por término medio, los capitales que han sido colocados en caminos de hierro en Inglaterra, no producen más que el 3 por 100*”.

“Los caminos de hierro americanos, alemanes y franceses dan por término medio un dividendo mayor. La mayor parte de los caminos de hierro de Nueva Inglaterra y del Estado de Nueva York dan más del 6 por 100; el medio de veinte líneas esparcidas en los estados del litoral, de la Georgia al Maine, según los informes suministrados por Mr. Stuckle, es exactamente el 6: la variación va del 12 al 3. Es preciso advertir que el 6 por 100 en los Estados Unidos, corresponde con bastante exactitud al 3 en Inglaterra”.

“Pablo Leroy-Beaulieu, en su Tratado de la ciencia de las finanzas, hablando de las garantías de interés prestadas en Francia á los caminos de hierro, dice: “La carga que imponen las garantías de interés

al presupuesto es muy desigual, según la importancia del tráfico. Hasta estos últimos años [1879], esta carga para el Estado ha ido creciendo diariamente, porque las diversas líneas garantizadas han aumentado en número y longitud, y porque son todavía muy recientes para que el tráfico haya podido hacer grandes progresos. Más tarde, cuando con el tiempo el tráfico en esas líneas se haya vivificado, la carga de la garantía impuesta al tesoro disminuirá..... *En 1867 las garantías de interés no exigían del Estado sino 25 $\frac{1}{2}$ millones; de pués de 1870 y 71 han reclamado por término medio 40 millones anuales, y se han elevado aun, durante ciertos ejercicios, á la suma enorme de 55 millones”.*

“Según la relación de Mr. Sadi-Carnot á nombre de la Comisión del presupuesto de 1877 sobre los créditos acordados al Ministerio de trabajos públicos, el Estado había entregado á las grandes Compañías, después de 1863, á título de garantías de interés, una suma de 415 millones. Por otra parte, se suponía que debiendo prolongarse hasta 1890 la insuficiencia de las rentas, el crédito del Estado contra las Compañías sería en esa fecha de 350 millones de francos. Tal vez traspasará esa cifra y alcanzará á la de 1.200 millones, á causa de las concesiones nuevas ó por la paralización del progreso del tráfico.”

“Las citas precedentes bastan para manifestar que ni en los países más ricos y poblados, de más avanzada y floreciente industria, y en los que el tráfico y movimiento comercial han alcanzado una actividad vertiginosa, las empresas ferrocarrileras rinden, por lo común, un producto neto suficiente para remunerar los capitales que en ellas se emplean, con el interés corriente en los respectivos mercados; circunstancia que obliga á los gobiernos á auxiliar esas empresas, bien con subvenciones directas, bien con garantías de interés que gravan por largo tiempo los presupuestos nacionales con la totalidad ó parte considerable del monto del inte-

rés garantizado, como lo asegura Leroy-Beaulieu respecto de Francia”.

“Si en Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, las rentas netas que producen los ferrocarriles son tan escasas y mediocres, como aparece de la cita que hemos hecho de Miguel Chevalier, autoridad irrecusable en estas materias, ¿podrá esperarse con algún fundamento que nuestra línea férrea, que partiendo de Durán vendría á quedar indefinidamente trunca- da en Riobamba, suministre lo necesario para costear su conservación y explotación? Temerario sería esperar”.

Sin dificultad puedo multiplicar citas de autoridades semejantes á las invocadas, para manifestar cuán escasa es la productibilidad de las líneas férreas, consideradas como empresas industriales, á consecuencia del elevado costo que demanda su establecimiento, aun con las economías que es posible realizar ahora en su ejecución, y de los crecidos gastos que exigen su conservación y explotación, siendo, como es, un hecho reconocido por todos los escritores versados en estas materias, que, aun en los países más prósperos, sólo las arterias principales que unen entre sí las ciudades de primer orden, remuneran los capitales con moderado interés, y que las líneas afluentes y secundarias requieren para ser ejecutadas garantías de intereses que gravan por largo tiempo los presupuestos de las naciones que las otorgan.

Sin ir muy lejos, tengo á la mano la autoridad, para nadie más irrecusable que para mis contradic- tores, de S. E. el Presidente de la República, quien, á la pág. 15 de su Mensaje dirigido á la Legislatura de 1890, declara de manera solemne, *que no ha llegado y que es dudoso llegue pronto para el Ecuador la era de los ferrocarriles*. Y, ¿por qué lo cree así S. E.? porque, “según Poor, la autoridad más competente en materia de ferrocarriles, la experiencia de Nueva Inglaterra ha demostrado que para que se costeen los ferrocarriles se requiere una población, á lo menos, de 850 personas por milla”, y porque, en consecuen-

cia, sería absurdo, digo yo, esperar que se costeen en un país cuyo número de pobladores está en tau ínfima proporción con la extensión de su territorio, que puede, sin exageración, ser calificado de desierto.

Si la extensión de nuestro territorio es aproximadamente de 16.000 leguas cuadradas, equivalentes á más de 150.000 millas, aun suponiendo que nuestra población ascendiese en el día á millón y medio de habitantes, nos encontraríamos, en verdad, á muy grande distancia de la época de llegar á poseer ferrocarriles que se costeen. Tenemos, apenas, 10 habitantes por milla; y se necesitan, según Poor y S. E. el Presidente, 850 para que un ferrocarril produzca lo necesario para cubrir los gastos de conservación y explotación y los intereses del capital en él empleados. Es sabido que en ninguna de las naciones europeas se duplica la población antes de 40 años; que en muchas tarda más de un siglo, y que sólo en los Estados Unidos se encuentran casos de duplicación en 25 años: sería, por tanto, aventurado asegurar que la nuestra se ha duplicado en los 60 que llevamos de formar Estado independiente y soberano. Admitamos, sin embargo, que siendo la población actual del Ecuador de millón y medio de habitantes, se duplique dos veces en cada siglo. Teniendo ahora 10 habitantes por milla, llegaríamos á 40 después de 100 años, á 160 después de 200 y al cabo de 3 siglos no habríamos alcanzado todavía la cifra requerida de 850 habitantes por milla. Diez veces pasaría, pues, según estos datos, el período de 33 años que debe durar la garantía de intereses otorgada á favor de los contratistas del ferrocarril del Sur, para que dejara ella de gravar el Presupuesto Nacional.

Auméntase la fuerza de este razonamiento, si se tiene en cuenta que nuestra población, á más de ser 80 veces menor que la requerida para que un ferrocarril se costee, se halla compuesta en sus dos tercios de indios, jornaleros y labriegos sin más medios de subsistencia que su escaso jornal, destituida de espíritu de iniciativa y empresa, con industrias rudimen-

tales, suficientes apenas para proveer al consumo interior, desprovista de los capitales necesarios para dar rápido vuelo á la producción, y casi nula como consumidora, á causa de su extrema pobreza; y que al tratarse de una línea férrea destinada á unir el puerto de Guayaquil con Riobamba, sería absurdo esperar que ni aun el insuficiente tráfico que son capaces de suministrar la población y las industrias nacionales, afluyera en su totalidad, ni aun tal vez en su tercera parte, á constituir la corriente de viajeros y carga del ferrocarril.

Si todo esto es evidente, lo es también, como lógica conclusión de tales premisas, que pasarán los 33 años de la garantía sin que deje ella de pesar sobre el Tesoro público, como, á buen seguro, lo cree S. E. el Presidente de la República con todos los hombres sensatos é imparciales, y que el Sr. Ballén ha sido víctima de una ilusión inconcebible de parte de quien á una clara inteligencia une indisputable versación en los negocios, cuando sostiene que la garantía será nugatoria desde el principio.

Para volver esta verdad más evidente, voy á aplicar á la línea contratada con d' Oksza la fórmula de M. Ricour, citada por M. de Lapparent; más para facilitar su inteligencia, es indispensable transcribir el trozo de la obra de Lapparent en que se describe el procedimiento seguido por M. Ricour para obtener la mencionada fórmula.

“En 1883, dice M. de Lapparent á la pág. 304 de su obra titulada “El siglo de Fierro,” los 27,000 kilómetros entonces explotados por las seis grandes compañías (francesas), suministraron una renta bruta de mil millones en cifras redondas, ó sea un por medio de 37,000 francos por kilómetro. El gasto total fué el de 537 millones, es decir de 19 á 20 mil francos por kilómetro, mas nótese que este gasto se compone de dos elementos distintos: hay, desde luego, en él una fracción que es obligatoria, cualquiera que sea la importancia del tráfico; porque, aunque un tren deba circular vacío, se compone necesaria-

mente de un cierto número de vehículos, consume un mínimo de vapor y por consecuencia de carbón, ocupa un número determinado de agentes y soporta su parte de los gastos generales que son fijos. Al lado de esto, mientras más intenso sea el tráfico, se necesita mayor número de coches, más carbón, más empleados y mayores gastos de conservación: he ahí el segundo elemento variable y creciente en importancia con la frecuentación de la línea.”

“Analizando los cuadros relativos á las diversas secciones de las seis grandes compañías, M. Ricour ha demostrado que los gastos de exportación, por kilómetro, pueden ser calculados con exactitud *si, á una suma fija de 6,125 francos, se añade una parte igual al 36 por ciento de la parte bruta.* Esto es verdadero, cualquiera que sea la compañía interesada, siendo los métodos de explotación, por todas partes, los mismos.”

“Se concluye de esto, por el más elemental de los cálculos, que, para no quedar inferior á los gastos de explotación, es decir, para no dejar una línea en pérdida, *la renta bruta kilométrica no debe rebajar de 10,000 francos.* Sólo desde que se excede este límite, puede empezar á recibir una remuneración el capital de primer establecimiento.”

“Réstanos ver á que tráfico corresponde esta renta necesaria. La estadística de la red del Oeste para 1888 establece que el medio de percepción por kilómetro, deducido el impuesto, es, en las grandes líneas, de 47 milésimos por viajero y de 61 por tonelada de mercancías. En el Norte, para el mismo ejercicio, las cifras correspondientes son 46, 6 y 65, deducida la parte relativa al transporte del carbón, que no produce sino 34 milésimos por tonelada. Ahora, ¿cuál es la proporción relativa de los viajeros y de las mercancías? Esto depende absolutamente de la red. La compañía del Oeste, por ejemplo, saca el 47 por ciento de su renta de los viajeros y el 57 de la pequeña velocidad. Al contrario, en el Norte, las mercancías entran por una parte mucho más

fuerte, á saber, 63, 4 por 100 contra 63, 6 que suministran los viajeros. Mas, si tratamos de avaluar las probabilidades relativas á un débil tráfico, no cometeremos error sensible, admitiendo que los 10.000 francos de producto bruto deben dividirse igualmente entre los dos elementos.”

“Adquiérese desde entonces y sin trabajo la seguridad de que una tal renta, incapaz todavía, volvemos á repetirlo, de producir nada á los accionistas ni á los obligatarios, reclama por kilómetro una frecuentación anual *de cien mil viajeros y de 80 mil toneladas de mercancías, ó sea por día, de más de doscientos sesenta y cinco viajeros y 220 toneladas*. Alcanzada esta cifra, restaría remunerar el capital. Examinemos sucesivamente dos hipótesis, según que el precio de establecimiento haya sido de 100,000 ó de 200.000 francos, y contentémonos con reclamar *un modesto interés de 3 por ciento*. La fórmula de M. Ricour exige en el primer caso 15,000 y en el segundo 20,000 francos de renta bruta, es decir, que la frecuentación kilométrica debería ser por día, de cuatrocientos pasajeros y de 330 toneladas en la primera hipótesis, de 550 pasajeros y 440 toneladas en la segunda.”

Haciendo la aplicación de esta fórmula á la vía angosta y fijando en 6 céntimos de franco por kilómetro la tarifa para el transporte de viajeros y en 14 céntimos la de tonelada de mercancías, dice M. de Lapparent, á la pág. 320: “En cuanto á la explotación (de la vía estrecha), el sistema más simple es el que soporta por día, en cada sentido, dos trenes que hacen el servicio de ida y vuelta. En este caso, se admite comunmente que el gasto kilométrico puede ser representado por una suma fija de 1.800 francos, aumentada no ya con el tercio, sino con el cuarto de la renta bruta: este es el mínimum de la simplificación posible. Aceptando estos datos, se calcula que la línea comienza á ser productiva á partir de una renta de 2.400 francos. El interés del 3 por ciento del capital (que para esta vía es de 60.000 francos

por kilómetro) exigiría una renta bruta de 4.800 francos, compatible, por otra parte, con el servicio de dos trenes de ida y vuelta, que puede bastar para un producto kilométrico de 5.600 francos. *En suma, á menos de recurrir á una subvención, es decir de gravar, en provecho de la empresa, el presupuesto del Estado ó del departamento, una línea de vía de un metro, no puede remunerar su capital sino cuando la renta bruta es aproximadamente de 5.000 francos, es decir, cuando es permitido contar con una corriente kilométrica anual de 40.000 viajeros y de 18.000 toneladas, ó sea, por día, más ó menos, con 110 viajeros y 50 toneladas.*"

Hagamos aplicación de este cálculo á la línea entre Durán y Riobamba, teniendo en cuenta las condiciones del contrato d' Oksza, según el cual el precio kilométrico, en cifras redondas, asciende más ó menos á 300.000 francos y el interés garantizado, al 7 por ciento anual. Con la tarifa de 6 céntimos por viajero y 14 céntimos por tonelada de carga, en los 260 kilómetros que mediría más ó menos la línea, ascendería el pasaje á algo más de 15 francos (S. 3) por persona, y el flete por tonelada de carga á 36 francos 40 céntimos; y para obtener el producto de 2.400 francos por kilómetro, necesario para llenar los gastos de conservación y explotación, se necesitaría una corriente de tráfico de 20.000 viajeros y 8.571 toneladas por año.

Para remunerar el capital de 300.000 francos con el 7 por ciento, sería, además, necesaria una corriente de 175.000 viajeros y 75.000 toneladas de carga; de modo que los costos de explotación y el interés del 7 por ciento requerirían para ser satisfechos, el tráfico enorme, aun para los países más adelantados en industria y población, de 195.000 viajeros, 85.571 toneladas de carga por año, ó sean, por día, 534 viajeros y 229 toneladas de carga.

Supongamos que se duplique la tarifa, lo cual elevaría el pasaje á 6 suces por persona y el flete de carga á 14 $\frac{1}{2}$ suces por tonelada, y todavía serían

necesarios 97.500 viajeros y 41.785 toneladas, siendo ésta, en mi concepto, por los motivos que expreso en seguida, alza que, sin gravísimos inconvenientes, no puede hacerse en la tarifa.

Para que un ferrocarril conserve la condición que le es propia, de constituir el elemento más poderoso de progreso que se ha descubierto hasta el día, es indispensable que la tarifa de pasajes y flete sea muy reducida y, tanto más moderada, cuanto mayor sea la pobreza del país en que funcione y menos valiosa y de más difícil transporte la naturaleza de la carga que éste suministre.

Aun en los países más florecientes y poblados, se aspira á aumentar la eficacia de las líneas férreas, disminuyendo cuanto es posible las tarifas en ellas vigentes. En las redes francesas los pasajes cuestan, por término medio, 45 milésimos de franco por persona y por kilómetro y 63 el flete por tonelada de carga; de modo que, por cada 100 kilómetros de trayecto recorrido, no pagan los viajeros sino $4 \frac{1}{2}$ francos y 6,30 la tonelada de carga, sin perjuicio de que aun estos módicos precios sufran deducciones en el transporte de carbón, madera y otros artículos semejantes, cuyo gran peso y volumen no guardan proporción con su pequeño valor. La tarifa de los ferrocarriles chilenos es, por término medio, de 2 centavos por pasajero y por kilómetro en trenes ordinarios y el flete de carga, de 3 centavos por tonelada, lo que da para cada 100 kilómetros 2 sucres por viajero y 3 por tonelada de carga.

Adoptada la tarifa chilena para el ferrocarril entre Riobamba y Sibambe, el pasaje costaría 5 sucres 20 centavos y el flete de carga, 7,80 por tonelada; y como en la duplicación que hemos supuesto al hacer la aplicación de la fórmula de M. Ricour á nuestra línea férrea ha llegado el pasaje á 6 sucres por persona y el flete á $14 \frac{1}{2}$ sucres por tonelada, parece necesario bajar que no ir adelante en el alza de la tarifa.

Excepto los artículos que se exportarán directa-

mente de Riobamba ó que se importarán para el consumo de esa plaza, todos los que afluyeran á la línea desde los distintos puntos del territorio de la República, sufrirían un aumento de gastos de transporte, proporcionado á la distancia en que se encuentren los lugares de su procedencia, sucediendo igual cosa respecto de los viajeros, circunstancia que acortaría notablemente el radio de la circunferencia desde la cual irían carga y viajeros á tomar el ferrocarril para descender por él á la costa. Desde Quito, por ejemplo, el aumento de flete sería de 4 á 5 sucres por 100 kilogramos de carga y por viajero, y pocos traficantes preferirían costear 10 ú 11 sucres para trasladarse á Durán por la línea, pudiendo hacer el viaje directo á Bodegas en bestia fletada por 6 ú 8 sucres, ni llevar su carga, también con aumento de costo no despreciable.

Ninguno de los productos de nuestra agricultura puede soportar un costo de transporte que exceda de 4 ó 6 reales por quintal, ó aproximadamente de 1 sucre por carga de 100 kilogramos, y aun así, la exportación de ellos á la costa se limitaría á lo necesario para el consumo de la reducida población de los pueblos del litoral. Por baja que fuera, pues, la tarifa, la exportación, aun monopolizada en su totalidad por la línea férrea, sería muy escasa é incapaz de aumentar de manera considerable el producto bruto de la explotación del ferrocarril.

La importación de los artículos de procedencia extranjera, soportando una tarifa más alta y siendo indudablemente superior en cantidad á la exportación, daría un rendimiento más considerable; pero también tendría que mantenerse dentro de límites muy restringidos, tanto porque no puede exceder en mucho y por largo tiempo á la exportación que le sirve de medida y con la que tiende á equilibrarse, como porque en el alza de la tarifa se vería enfrenada la empresa por la temible competencia de los vivanderos de las provincias del centro que, tanto por su

número, como por su calidad, pueden bajar los fletes extraordinariamente.

El arriero y su acémila, esto es, el indio y el borrico, con su incomparable frugalidad reducen los gastos de su mantención en proporción verdaderamente sorprendente, y el primero se contenta con utilidades tan pequeñas, que no se concibe como puedan estimularle á los sacrificios personales que se impone. No hace mucho tiempo, los fletes entre Quito y Bodegas bajaban hasta 3 pesos 4 reales sencillos por carga, y aun ahora se mantienen entre 5 y 10 pesos; y establecida la competencia entre el indio y su acémila, por una parte, y el ferrocarril por ótra, se vería éste obligado á bajar los fletes de transporte á menos de 2 sucres por 100 kilogramos de carga, ó á quedarse sin la considerable parte de ella que le arrebatarían los vivanderos.

No obstante estas consideraciones de gran peso, en mi concepto, y de que en las tarifas de los ferrocarriles chilenos me he limitado á tomar el término medio entre las tres primeras clases de las seis en que está dividida la carga, aplicadas esas tarifas al ferrocarril entre Riobamba y Durán, exigirían, para llenar los gastos de conservación y explotación y el 7 por ciento del capital empleado en su construcción, 117.000 viajeros y 78.000 toneladas de carga por año, ó sean por día, 320 viajeros y 214 toneladas de carga, resultado manifiestamente inasequible para la línea entre Riobamba y Durán ni después de dos siglos, menos desde el principio de su explotación, como lo cree el Señor Ballén.

Aspirando á suplir la manifiesta deficiencia de los productos de la línea férrea para cubrir con su renta neta el 7 por ciento del capital empleado en ella, se exagera extraordinariamente el rendimiento del muelle de Guayaquil, y se dice, que no sólo dará lo necesario para el pago de los intereses de la cantidad que demande su construcción, sino que dejará un sobrante aplicable al pago de la garantía del 7 por

ciento otorgada en favor del ferrocarril. Analicemos esta aseveración.

En 1856 se concedió privilegio exclusivo por 40 años á Antonio Pérez y Compañía para construir en el puerto de Guayaquil un muelle de maderas incorruptibles y de los mejores materiales conocidos, con la capacidad necesaria para que pudieran descargar á la vez 4 buques grandes y 2 pequeños. Terminado el privilegio, la Compañía está obligada á entregar al Gobierno el muelle con todo su tren, *en estado de buen servicio*, y la renta que produce debe pasar á ser de propiedad de la Nación en 1896; pues otorgado el privilegio en 1856, han corrido ya 35 años y sólo faltan 5 para su terminación. La Nación está, pues, á punto de entrar en posesión de una propiedad que, á más del privilegio, cuya duración ha corrido ya en sus siete octavas partes, le cuesta la cesión de la mitad de los derechos de piso con que fué subvencionada la Empresa.

En este estado, y sin que haya necesidad urgente de reemplazar el actual muelle de madera—que de aquí á 5 años ha de ser entregado *en estado de buen servicio*—, con otro de fierro, vamos á ceder una renta que en breve será nacional á los empresarios del ferrocarril. En tales condiciones, esta cesión equivale, para nosotros, á una verdadera subvención, enteramente igual á la que pagaríamos concediendo á la Empresa el goce de cualquiera otra renta nacional, por más que para los empresarios no tenga el carácter de gratuita.

Si por este aspecto es censurable este capítulo del contrato, no lo es menos por la influencia que tendría en el pago de la garantía, si es cierto, como estoy informado, que la actual renta del muelle, deducido el producto de la mitad del derecho de piso, que no pertenece á ella, nunca ha llegado á 20.000 sucres anuales. En este caso, y en el supuesto de que los dos muelles costaran 800.000 sucres, de los cuales, tal vez los dos tercios, esto es, más de 500.000 se emplearían, en el de Guayaquil y exigirían para el

pago de sus intereses más de 37.000 sucres anuales, la Nación tendría que pagar, aun en esta parte, una deficiencia de productos que podía exceder de 7.000 sucres anuales. Y si este resultado había de dar el muelle de Guayaquil, con más seguridad habría que esperarlo del de Durán, manifiestamente menos productivo; y los muelles, en vez de dejar una renta neta aplicable al pago de la garantía concedida á la línea férrea, aumentarían la anualidad que por esta cuenta tendría que pagar el Tesoro público.

Nadie que haya meditado con alguna madurez las graves cuestiones relacionadas con la construcción y explotación de las líneas férreas y que posea ideas exactas sobre nuestra situación económica y social, es capaz de abrigar la quimérica esperanza de que los muelles y el ferrocarril entre Durán y Riobamba producirían la crecida suma que demandan los gastos de conservación y exportación y el 7 0/0 sobre 10.000.000 de sucres. La enunciación del problema, desnuda de todas las consideraciones que dejo expuestas, basta, por sí sola, para producir en todo hombre de recto criterio la persuasión de que durante los 33 años de la garantía saldría del Tesoro público el 7 0/0 garantizado, deducida la parte del producto *bruto* que debe estimarse como renta *neto* desde el principio, con arreglo al contrato, parte que por cierto sería muy pequeña como proporcional á un escaso rendimiento total.

Los mismos interesados en la especulación lo estiman así, en el hecho de considerar como contradictorias las cláusulas relativas á la garantía con las que declaran *á priori* como renta *neto* una parte del producto *bruto*. Lo son, en efecto, si el ferrocarril y los muelles no han de producir sino escasamente la cantidad necesaria para costear su propia conservación y explotación, porque, en este evento, no sólo quedarían descubiertos parte de esos gastos inevitables, sino que no sería ya el 7 0/0 el garantizado, sino algo menos proporcional á la porción del producto *bruto* que, considerado como *renta neto*, se aplicaría

desde el principio al pago de la garantía. Nada de esto sería de temer, ni existiría la notada contradicción, si fuese posible que el ferrocarril y muelles, cubrieran con sus rendimientos todos los gastos, incluso el interés garantizado sobre el capital que se ha reconocido necesario para su construcción. De ser esto cierto, inofensivo, completamente indiferente, habría sido declarar renta neta un tanto por ciento mayor del producto bruto, y la garantía misma, en toda su extensión, sería nugatoria, inútil y quedaría reducida á mera fórmula.

En el fondo, amigos y enemigos del contrato, estamos de acuerdo en este punto, y como nada bastará para que los primeros declaren su interior convencimiento, es inútil insistir más en probar una verdad que está en el ánimo de todos; pero no lo es, llamar la atención pública hacia la funesta ilusión y á la injusticia clamorosa que encierra una empresa realizada en las condiciones en que lo sería la del ferrocarril del Sur, ilusión é injusticia reconocidas y denunciadas por todos los economistas que han tratado de esta materia.

La baja en los costos de transporte que ocasiona un ferrocarril que no se costea con sus propios productos y que demanda, en consecuencia, de parte del Estado subvenciones ó garantías de intereses tanto mayores cuanto menor sea su productibilidad, es una deplorable ilusión. Lo que deja de pagar el traficante ó el viajero, lo paga el Tesoro público, y, cuando la subvención ó garantía es excesiva, como sucede en el presente caso, lo paga en mayor cantidad que la economizada por la persona directamente interesada en el transporte. ¿Qué influencia puede tener en el desarrollo de la riqueza pública, una economía que realizada bajo una forma, hay que desembolsarla bajo otra? Ninguna por cierto.

Pero, esta ilusión, no es un engaño inocente que á nadie perjudique, es una quimera que encubre bajo su manto fascinador una irritante injusticia. ¿Quién paga la rebaja que han sufrido los pasajes y fletes?

Todos los que con los impuestos que satisfacen contribuyen á formar el fondo común que, con razón, llamamos Tesoro público, del cual se extraen las sumas necesarias para satisfacer la subvención ó la garantía de intereses. Se exonera de una parte de los costos de transporte á los que están personal y directamente interesados en ello, y se grava con el importe de esa reducción á todos los habitantes del país indistintamente, aprovechen ó no de la economía producida en los fletes y pasajes.

Para corregir esta injusticia, en los pueblos cultos no se estimula con garantías de intereses sino la construcción de ferrocarriles que tras un plazo más ó menos breve, no sólo han de costearse por sí mismos, sino que han de producir lo necesario para reembolsar al Tesoro nacional ó departamental las cantidades que erogaron por cuenta de las garantías otorgadas; de modo que esas garantías son verdaderos préstamos, solubles cuando los productos de la explotación, aumentados con el progreso del tráfico, pasan de cierta medida y vuelven posible la restitución de las cantidades prestadas. Según Pablo Leroy-Beaulieu, para la Francia la época del reembolso de los centenares de millones que hasta ese año había pagado el Erario nacional por garantía á las Compañías constructoras, debió empezar en el pasado año de 1890 y llegar á constituir, desde entonces, una notable renta fiscal.

Pero, diráse, que según el contrato d' Oksza el Gobierno ecuatoriano será también copartícipe de las utilidades desde que los muelles y el ferrocarril produzcan más de lo necesario para cubrir sus gastos y el 7 0/0 del capital, y, sobre todo, que después de 50 años la Nación será propietaria de una y otra empresa. Excelente negocio: amortizar con una anualidad muy superior á nuestros recursos fiscales un capital tres veces mayor que el requerido por las obras contratadas y sus intereses al 6 0/0, ceder el goce gratuito de cerca de dos millones de sueros empleados en el ferrocarril y enajenar una renta que bien

pronto va á ser nacional, para recibir al cabo de 50 años una línea férrea que representará á lo más la 3ª parte del capital abonado y pagado por ella, y que probablemente ha de mantenerse todavía en incapacidad de renumerar ese capital con algún interés; en suma, invertir entre capital é intereses 25 millones de sucres aproximadamente, para adquirir una pequeña sección de ferrocarril de escasa influencia en el desarrollo de la riqueza pública é improductiva como empresa industrial. A este paso, transcurrirían siglos y se necesitarían centenares de millones para llegar á poseer una red capaz de servir todos los intereses nacionales y fomentar la riqueza y la vida industrial en todas las poblaciones de la República; y aun esto, contando con que el contrato d' Oksza y los semejantes á él, que lógicamente le sucederían, no corriesen la suerte y diesen el mismo resultado que el funestamente célebre de Kelly y Compañía, esperanza, por cierto, temeraria y quimérica, á juzgar por lo que está pasando.

IV

Precio kilométrico deducido del contrato.

En el análisis que hice ante el Consejo de Estado del Decreto de concesión al Conde Thadee d' Oksza, deduje dos precios kilométricos: uno cierto, seguro, de exactitud matemática, para la sección de la línea entre Chimbo y Sibambe, y otro probable y aproximado para la sección entre Sibambe y Riobamba. Y no pude proceder de otro modo, porque, si para el primero contaba con datos conocidos—precio y extensión total de la línea—, para el segundo carecía del conocimiento del número de kilómetros que mediría el trayecto entre Riobamba y Sibambe, absolutamente ignorado por todos, incluso los empresarios.

Al primero contraje especialmente mis observaciones, y no mencioné el segundo sino incidentalmente y con el principal objeto de hacer notar el extraño procedimiento que envolvía el hecho de contratar una obra sin conocer su importancia y de fijarle un precio que había de ser por necesidad enteramente arbitrario, y probablemente excesivo, como propuesto y aceptado por los empresarios.

Para deducir el primero tomé en cuenta el millón cincuenta mil sucres que el Tesoro nacional había erogado ya para la construcción de los 82 kilómetros entre Chimbo y Sibambe y, uniéndolo á los 4 millones 180 mil sucres que para la misma obra se abonaba por el nuevo contrato, dije: "*Costariannos*, pues, los 82 kilómetros expresados, 5 millones 230 mil sucres; cantidad que da para cada kilómetro el precio de 63.780 sucres": operación irreprochable para mi objeto, reducido principalmente á averiguar lo que iba á costar al país la mentada sección de línea férrea. Objétase, sin embargo, en primer lugar, que he sumado "dos cantidades heterogéneas, á saber: *Un millón cincuenta mil sucres* producto de la sal, propiedad del Estado, y 4 millones 180 mil sucres que salen del peculio de la nueva Compañía". Justa sería la observación, si no fuese cierto, como creo haberlo demostrado cuando traté de la garantía, que la segunda cantidad, si bien saldría por lo pronto del peculio de la nueva Compañía, en definitiva sería amortizada por el Tesoro nacional, con el recargo de los intereses al 6 por ciento, que pedían muy bien elevarla á más del doble. Si el ferrocarril no ha de producir ninguna renta neta ó la ha de dar tan escasa durante los 33 años de la garantía, que toda ó la mayor parte de la anualidad garantizada ha de ser satisfecha por las rentas nacionales, la objeción viene á tierra y mi cálculo se mantiene incommovible.

Dícese, además, que no he debido, para hacer le cómputo del precio kilométrico, tomar en cuenta la cantidad de un millón cincuenta mil sucres percibida del ramo de sales por la Compañía de ferrocarril y

obras públicas de Guayaquil; porque, representando esa suma *una acreencia perdida* é incobrable, equivaldría tal procedimiento al de “un exportador de cacao que cargara en su factura, para conocer el precio, el cacao naufraga lo en exportaciones anteriores, lo que le daría naturalmente un precio erróneo y exorbitante”.

Si las dos Compañías fueran, en verdad, dos entidades diversas, completamente desligadas é independientes, sin mancomunidad de intereses ni lazo alguno de otro género, el absurdo procedimiento que se me imputa no tendría réplica, y la comparación con que se lo pone en relieve sería correcta; pero, si la antigua Compañía se *transformó* en la nueva, si intereses comunes estimularon y produjeron la refusión de la úna en la ótra, si la antigua debió aportar á la nueva “sus concesiones, derechos, privilegios, subvenciones, terrenos, líneas construídas, material fijo y rodante, estaciones, &ª, en una palabra, todo lo que constituía su activo”; si, en consecuencia, el nuevo contrato fué una simple novación del antiguo, que produjo el aumento de socios y capital y el cambio de algunos derechos y obligaciones en otros semejantes, manteniendo en vigor la mayor parte de ellos; si, por lo mismo, la escritura del nuevo contrato fué firmada por los apoderados y representantes de ambas Compañías, y si la unión entre las dos es tan íntima que, del cumplimiento de los compromisos contraídos por la nueva, depende la extinción de los deberes que ligaban á la antigua y la exoneración de las responsabilidades en que incurrió por no haberlos cumplido, mi operación que acumula las dos cantidades antedichas para averiguar el precio kilométrico es intachable, y en nada se parece á la irracional y ridícula del torpe exportador de cacao con que se la equipara. >

Para juzgar y fallar con acierto sobre este punto, recuérdense los antecedentes. ¿Qué movió al Conde d' Oksza y al Banco de Descuentos á formar un Sindicato y á proponernos, por medio de sus re-

presentantes enviados á esta Capital, la combinación constante del folleto publicado por el Sr. D. Vicente González Bazo? Nadie le ignora: directa y gravemente comprometidos el Conde d' Oksza y el Banco de Descuentos en la emisión del empréstito de nueve millones de francos contratado por la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, y viendo que la garantía del empréstito y los fondos aplicados á su amortización iban á desaparecer con la resolución del contrato de 1885 para la construcción del ferrocarril entre Chimbo y Sibambe, buscaron medios de evitar la pérdida que les amenazaba, proponiendo un arreglo que diera por resultado el reconocimiento y pago por el Gobierno ecuatoriano de los nueve millones del empréstito obtenido por la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil. Operóse, pues, una liga entre la Compañía y el Sindicato, con el fin de salvarse en común de la catástrofe que tenían en perspectiva, haciendo pesar sobre el Tesoro nacional del Ecuador las pérdidas que debían recaer sobre ellos.—Cancelar los unos los deberes y responsabilidades que tenían sobre sí; recobrar los otros los nueve millones, en inminente riesgo de perderse: he ahí el estrecho lazo que produjo la íntima unión de los dos grupos de que se hallaban formados el Sindicato y la Compañía.

La clara vista de esta conjuración amenazante para los intereses nacionales, produjo un verdadero levantamiento de la opinión pública; y los órganos de la prensa diaria y periódica, con raras excepciones, traduciendo fielmente el sentimiento general, anatematizaron con vehemencia y calor la audaz tentativa, produjeron un comicio popular en Guayaquil y prepararon de tal modo el terreno, que nadie dudó de la suerte que le esperaba al Contrato d' Oksza en el entonces próximo Congreso, ni para nadie fué una sorpresa el unánime y solemne rechazo que sufrió en la sesión del Senado de 31 de Mayo de 1890.

El contrato aprobado con posterioridad por la

Legislatura estuvo encaminado al mismo fin y lo llenó más ampliamente que la primitiva propuesta del Sindicato, según lo han confesado los mismos interesados en la empresa. Fué el triunfo completo de la coalición, que salvó por medio de él todos los valiosos intereses comprometidos y á riesgo de naufragar. Cancelación de los deberes y responsabilidades de la antigua Compañía, recobro de los nueve millones de francos en que estaba principalmente interesada la nueva y fondos suficientes para llenar los compromisos contraídos en compensación, si hubiera ánimo y voluntad de cumplirlos, todo está asegurado en el contrato aprobado.

No es cierto que la Nación tenga perdidas todas las cantidades suministradas para la empresa al Sr. Kelly y á la Compañía de ferrocarril y obras públicas de Guayaquil. Hay entre Chimbo y Sibambe trabajos ejecutados que la Dirección de Obras públicas avaluó en más de un millón de sucres, sobre los datos suministrados por el Sr. Kelly, en más de ochocientos mil, según los recogidos por el Sr. Adolfo Gehin en la inspección ocular que hizo de los trabajos y en cerca de seiscientos mil, tomando por base el precio kilométrico estipulado en el contrato. Debían, además, existir herramientas y materiales destinados á la obra; y todos estos valores reemplazaron sucesivamente las fianzas que, á principio de año, otorgaban los empresarios para asegurar el producto del ramo de sales que percibían, y quedaron gravados con primera hipoteca en favor del Estado.

Todos ellos y los más que habría sido posible recobrar si se hubiera ejercitado con prontitud y oportunidad la acción fiscal contra los empresarios, quedaron en poder de la antigua Compañía. Mantenido en posesión del *activo* existente, el *pasivo* quedó también á su cargo, y con uno y otro se refundió y fué transformada en la nueva, á la que transmitió *todos los derechos y obligaciones que pudieran fundarse en los contratos* que tuvo celebrados con la Nación, como lo

declara terminantemente el art. 4º del Decreto de Concesión.

A tal punto representa, con relación al Gobierno, la nueva á la antigua Compañía, que, si perfeccionado el contrato por el cumplimiento de todas las condiciones suspensivas y fenecido en consecuencia definitivamente el juicio arbitral iniciado contra la 2ª, llegase con posterioridad á declararse legalmente resuelto por culpa de los empresarios; en la liquidación de daños y perjuicios en que incurriría, en tal evento, la nueva Compañía, serían incluídas las cantidades que la antigua percibió de las rentas nacionales en virtud del primitivo contrato de 1885, y el Tesoro público sería reembolsado de ellas bajo la forma de indemnizaciones legales.

Y este es el lugar en que debo hacer notar la deficiencia enorme de la garantía estipulada en la cláusula 36 del contrato. Afianzar con un depósito de 400,000 sucres (2.000,000 francos), no sólo el cumplimiento de las obligaciones contraídas, sino también el reembolso del millón y pico de sucres y la indemnización de daños y perjuicios de que la antigua Compañía era responsable para con la Nación y que la nueva tomaba á su cargo para el evento de resolverse el contrato, es, por lo menos, una inadvertencia inexcusable, que arguye poco celo por los intereses públicos y que llegaría á constituir una irritante burla, si aun esa insuficiente garantía estuviese representada por valores nominales y no por dinero efectivo.

Pongamos más en relieve lo que precede. Contrato una obra para que me sea entregada dentro de cuatro años, obligándome á satisfacer el precio estipulado en doce dividendos anuales. Cumpló, por mi parte, en entregar los cuatro primeros, que representan la 3ª parte del precio; pero, no pudiendo ni debiendo bastarle esto al Empresario para terminar la obra, ni contando con fondos para suplir el importe de los ocho de vencimiento posterior al fenecimiento del plazo en que debe llenar su compromiso, toma, al efecto, en préstamo la cantidad que estima necesaria-

ria.—No corona, sin embargo, la empresa; falta á lo pactado; vése amenazado con la demanda ineludible de resolución del contrato é indemnización de daños y perjuicios, y como único medio de salvación, acude á su acreedor, ligado á él por el riesgo inminente de perder su valiosa acreencia, y de concierto me hacen proposiciones de arreglo que, aceptadas por mí, son consignadas en un nuevo contrato que reconoce las obligaciones y derechos del antiguo, no modificados en el que lo reemplaza, suspende mi demanda de resolución y, llenadas ciertas condiciones, la da por definitivamente fenecida. El nuevo contrato, como renovación del antiguo, es firmado por el primitivo contratista, por su acreedor, transformado en socio suyo y en empresario, y por mí.

Consumado el negocio, quiero averiguar lo que me costará la obra contratada y, con tal fin, úno lo que tenía dado en virtud del primer contrato, á lo que tendré seguramente que dar por el 2.º, y declaro que la suma resultante de esta adición es para mí el verdadero importe de la obra. ¿Puede tacharse de errónea esta operación? La razón y el sentido común están diciendo que no, á despecho de toda autoridad, por acreditada que sea su competencia en materias de contabilidad.

De las dos cantidades sumadas, la úna ha salido ya de mi caja y quien la recibió, lejos de negarlo, ha entrado en arreglos conmigo para evitar la demanda que había iniciado contra él por no haberme entregado la obra para cuya ejecución se la pagué, y la ótra, si no la doy de contado, es seguro que la pagaré aumentada con los intereses al 6 0/0, á consecuencia de haber garantizado un producto de la obra proyectada, imposible á todas luces de obtener; y, sin embargo, se sostiene con insistencia que la obra nada me costará, porque la primera cantidad no existía para mí, como si la hubiese perdido en un naufragio del cual nadie es responsable, y la ótra será amortizada con los rendimientos de la misma obra en cuya cons-

trucción será empleada y sin gravamen chico ni gran de para mí.

Prescindiendo de toda consideración, de todo análisis, de todo cálculo numérico tendentes á determinar la calidad del negocio que he celebrado, bastar el instinto y el sentido común más vulgares y de que sólo carecen los idiotas, para no permitirme tragar el absurdo de que un empresario en baticarrota, estrechado por mí y ligado á un acreedor suyo, también urgido por el temor de perder su acreencia, había de proponerme una solución á tal punto ventajosa para mí, que, sin pagar los dos tercios no satisfechos todavía del precio pactado por la obra, había de ponerme en posesión de ella notablemente aumentada, y además, de tal manera perjudicial para su acreedor, que, á más de hacerle perder su fuerte acreencia, le coloca en inminente riesgo de labrar su completa ruina, realizándose en el infeliz el común adagio de venir por lana y salir trasquilado.

Aceptar tan monstruosa anomalía, sería dejarse comulgar torpemente con ruedas de molino. No es, no puede ser esta la verdad, ni á los ojos del simple sentido común: ella está consignada en mi análisis ante el Consejo de Estado que, á pesar de los ataques de que ha sido objeto, se mantiene firmemente asentado sobre las cifras, cálculos y apreciaciones que le sirven de fundamento. La verdad es que los 82 kilómetros de ferrocarril entre Chinbo y Sibambe *nos costarían* 5 millones 230 mil sucres, equivalentes, para cada kilómetro de vía angosta, al precio enorme de 63.780 sucres.

Nótese que siempre que hablé ante el Consejo sobre este asunto, me limité á considerarlo desde el punto de vista de la conveniencia nacional, sin preocuparme de las ventajas, mayores ó menores, que podrían sacar del contrato los empresarios; y que, por consiguiente, cuanto se ha dicho en el sentido de atenuar esas utilidades, es del todo inconducente al tratarse de refutar mi análisis. Siempre me reduje á decir, *costaríanos* la obra tanto; *el precio kilométrico*

reconocido por el contrato ó que de él se deduce, es cuanto ; pero ni una sola vez dije, los empresarios ganarán tal ó cual suma. A ellos correspondía mirar el negocio por este último aspecto ; á nosotros por el primero, sin que tuviéramos motivo para alarmarnos por las utilidades que podían obtener, con tal de que las nuestras estuvieran aseguradas. Al contrario, el mejor y más seguro de los negocios es el que más ampliamente beneficia á ambos contratantes, y ojalá el que hemos celebrado fuera de este género.

Ahora, y sólo para patentizar más y más cuán ruinoso es para el país el ya famoso contrato, digo por primera vez que la coalición de la antigua Compañía con el Sindicato francés, alcanzó superabundantemente su objeto, se salió con la suya, como suele decirse. Véase de qué manera: los 5.230.000 sucres que, una vez realizado el contrato, costarían al país los 82 kilómetros de ferrocarril entre Chimbo y Sibambe, significarían y representarían para los empresarios :

1.º La cancelación de los deberes y responsabilidades de la antigua Compañía, en la que iría envuelta la condonación de las sumas por ella percibidas del ramo de cales y montantes á..... S 1.050.000

2º El reconocimiento y pago de los nueve millones de francos del empréstito..... S 1.800.000

3º El abono, para la conclusión de los 82 kilómetros, de la cantidad de.... S 2.380.000
esto es, poco menos de los 2.400.000 fijados para la misma obra en el contrato de 1885.

S 5.230.000

En cambio, para nosotros, equivaldría á la vuelta al estado anterior á 1885, con pérdida de todos los productos de la explotación de la línea de propiedad nacional entre Yaguachi y Chimbo, del millón de sucres suministrados para la sección de Chimbo á Sibambe y del millón ochocientos mil destinados á

pagar una deuda no contraída ni aprovechada por nosotros. ¿Pudimos ser más completamente sacrificados en el negocio? ¿Pudo la coalición obtener con más plenitud el fin con que se formó? No: imposible era gravarnos con mayores cargas, ni alcanzar para sí mejor éxito: ella misma no aspiró á tanto.

Qué pretendió la antigua Compañía? Exonerarse de los deberes que tenía contraídos y de las responsabilidades en que incurrió por no haberlos cumplido, y obligarnos á reconocer y pagar un préstamo recibido y derrochado por ella; y ambas pretensiones quedaron satisfechas en el nuevo contrato.

¿Qué movió al Sindicato francés á organizarse, enviarnos sus representantes y proponernos una complicada combinación financiera? El deseo de salvar el empréstito de los nueve millones de francos, cambiando un deudor fallido con otro solvente, por medio del traspaso de su crédito de la antigua Compañía al Gobierno del Ecuador, aspiración que fué igualmente alcanzada.

Obtuvo, además, el abono, casi íntegro, del precio fijado en 1885 á la obra proyectada, no obstante existir trabajos de considerable valor ejecutados entre Chimbo y Sibambe, y de que el mismo Sr. Kelly, después de haber hecho estudiar la línea, levantar los planos y probablemente calcular los costos de construcción por ingenieros competentes, declaró por medio de la imprenta y bajo su firma que, si bien los primeros kilómetros le habían costado más del precio estipulado (29.238 sucres), había un número mayor de ellos que, costando la mitad y aun menos, le permitirían obtener los beneficios á que tiene derecho todo empresario honrado.

No: por espesas que sean las nubes de polvo que se levanten para ocultar la verdad, por numerosas y resonantes las voces que pretendan ahogar los dictados de la razón y el buen sentido, no puede haber ecuatoriano desapasionado y sensato que deje de reconocer y confesar que la conjuración financiera, hábilmente organizada de antemano, obtuvo espléndi-

do triunfo, ni desconocer que trabaja en el día por conservar y afirmar su conquista con los mismos medios, las mismas cooperaciones directas é indirectas y el mismo infatigable tesón que empleó para alcanzarla. Puede ser que ahora, como entonces, vea la audaz explotación coronados sus esfuerzos por el éxito, y que mi escaso aliento sea insuficiente para salvar los intereses nacionales; pero, si hoy son todavía posibles la seducción y el engaño, mañana, rotos los talismanes y descorridos los velos, la verdad quedará visible y palpable, y el fallo de la historia, apoyado en el cumplimiento de previsiones al alcance de las miradas menos perspicaces, repartirá las pouderosas é infamantes responsabilidades entre los autores, cómplices y encubridores de las iniquidades que están á punto de consumarse, y dirá si fueron intereses mezquinos, pasiones bastardas, y no el sincero amor á la Patria, los impulsos que me han empeñado en la reñida contienda que sustento.



La Dirección de Obras Públicas

Si el dictamen del Consejo de Estado, reconsiderado y definitivamente aprobado en la sesión de 6 de julio, y convertido en resolución gubernativa por la orden ministerial impartida en 20 del mismo mes al defensor de los intereses fiscales, hubiera puesto término, por parte del Gobierno, á la discusión de este asunto, dejándolo entregado de manera irrevocable al juicio y decisión del Tribunal Arbitral; si el Gobierno no hubiera manifestado (indirectamente, provocando todas ó la mayor parte de las refutaciones que se han hecho de su propia resolución, y directamente, anunciando que *atenderá razones*), el ánimo de reever el asunto, fallar de nuevo acerca de él y

revocar su primera determinación; cumplido lealmente por mi parte el deber que me imponía mi carácter de Consejero, y conseguido el resultado de conveniencia nacional que tuve en mira, habría escuchado con indiferencia y en silencio cuanto se ha dicho contra las opiniones y juicios que emité ante el Consejo; porque, sobre aborrecer las polémicas apasionadas que dividen y obstinan los ánimos, en vez de ilustrarlos y unirlos en la común aceptación de la verdad, no adolezco de la vanidad pueril de aparecer triunfante en disputas estériles para el bien público ó inconducentes á la consecución de algún fin de reconocida importancia. Mi ingerencia en el asunto habría concluido, pues, donde terminaron mis funciones oficiales, dejando en salvo los intereses del país en cuya defensa las ejercité; pero, vueltas las cosas al estado en que se hallaban antes de que el Consejo se ocupara en él, y aumentándose cada día los motivos que hacen temer que, revocada la primera resolución gubernativa, se deje consumir la expoliación que encierra el ruinoso contrato d' Oksza, me he visto en la necesidad ineludible de volver á hablar, para mantener y afirmar las consideraciones y cálculos que sirvieron de fundamento al dictamen del Consejo, aceptado por S. E. el Presidente de la República.

Severamente me mantendría en este legítimo y decoroso terreno, sin violar mi propósito de no entrar en contestaciones, ni aceptar agrias y destempladas polémicas con ninguno de mis contradictores, si no figurasen entre ellos el Director de obras públicas y el Cónsul General de la República en París, quienes, á su carácter oficial y al crédito y autoridad de que gozan sus juicios y opiniones, han unido la mesura y templanza en el lenguaje que han empleado en refutarme. Voy, pues, á ocuparme brevemente en examinar los reparos que éstos dos funcionarios públicos han opuesto á mi análisis del contrato d' Oksza.

A continuación del acta de la sesión del Conse-

jo de Estado de 22 de junio que contiene mi antedicho análisis, se publicó, en el N^o 349 del "Diario Oficial", un informe del Sr. Director General de obras públicas, solicitado por S. E. el Presidente y acompañado de un cuadro de *valores kilométricos para ferrocarriles de diferentes países*.

Habiéndose omitido la inserción de la orden en cuya virtud se emitió el informe, no pueden conocerse los términos de ella, sino deduciéndolos del contexto de la respuesta del Sr. Director, que dice: "V. E. ha tenido á bien ordenarme que informe sobre dos puntos relacionados con la empresa del ferrocarril del Sur, es decir, tanto *sobre el precio kilométrico estipulado en el contrato d' Oksza para el ferrocarril mencionado*, como *sobre el precio kilométrico de los ferrocarriles semejantes al del contrato de Oksza.*"

Parece que el Sr. Presidente sometió al juicio del Director de obras públicas mi análisis sobre el contrato, y que el informe obtenido se publicó como una refutación indirecta de mis cálculos y apreciaciones. Debo, pues, examinar si se alcanzó ó no el objeto que se tuvo en mira.

En cuanto al primer punto, dice el Sr. Director que se encuentra *delante de una incógnita*, no obstante que, conocida la longitud de la línea, el valor de los materiales y en gran parte la calidad y configuración del terreno, merced á los trabajos ejecutados por los empresarios y prolijamente inspeccionados por el Sr. Adolfo Gehin en el viaje de exploración que hizo á fines de diciembre de 1889, pudo, si no fijar en números redondos, calcular muy aproximadamente el precio kilométrico, ó decir, por lo menos, si el reconocido en el contrato le parecía ó no excesivo, como lo hizo ya en otra ocasión y en condiciones iguales, calificando de *más que caro* el señalado para la línea entre Sibambe y Quito. Pero ahora no convenía proceder de igual manera, puesto que se trataba de contradecir mis apreciaciones.

En cuanto al segundo, dice el Sr. Director que, "aunque la diferencia *en algo proviene* de la naturale-

za de las vías férreas, según sean de *vía ancha* ó de *vía angosta*, no hay duda que las diferencias extremas dependen de la naturaleza del terreno y de las dificultades que resultan por las rocas y el número de los puentes”.

Al tratar del precio de la vía angosta, he probado con ejemplos y autoridades incontestables, que la vía estrecha cuesta generalmente la mitad ó á lo más los tres quintos de lo que cuesta la ancha ó normal; y á esta tan grande y notable diferencia, la empequeñece el Sr. Director hasta el punto de volverla inapreciable, cuando dice que *en algo* proviene de la naturaleza de las vías férreas, siendo así que puede ir hasta el ciento por ciento y que, por dimanar de la calidad de las dos vías, tiene el carácter de permanente. Llamar *algo* diferencia tan radical, es llevar á un extremo deplorable el espíritu de parcialidad y contemporización, con menoscabo de la honrada y franca exposición de lo que se estima como justo y verdadero.

Añade el Sr. Director: “No hay duda, que las diferencias extremas dependen de la naturaleza del terreno y de las dificultades que se presentan por las rocas y el número de puentes”; pero olvida que cuando se habla de *precios medios kilométricos*, no hay ya que considerar las diferencias provenientes de la diversa calidad de terrenos y del mayor ó menor número de obras de arte que deben construirse; y de *precios medios* hablé yo y trata Mr. de Lapparent en las citas que tomé de su obra titulada “El Siglo del Fierro”.

¿Cómo se obtiene el precio medio kilométrico? Averiguado el costo total de la línea compuesta de kilómetros que han ocasionado gastos diversos, se divide este total por el número de kilómetros, y el cociente expresa el precio medio kilométrico: por consiguiente, cuando de él se habla, ya han entrado en cuenta las dificultades ocasionadas por la naturaleza diferente de los terrenos y por otros accidentes que pueden diversificar el valor kilométrico. Si todos los

kilómetros que forman la longitud de una línea estuvieran contruídos en terrenos de consistencia y accidentes iguales, ocasionarían el mismo gasto, el precio sería uniforme y no habría necesidad de calcular y deducir el precio medio.

Resulta, de lo expuesto, que el Sr. Director nada de sustancial ha dicho en su informe, y que si algo ha aventurado, es tan frágil, que no resiste al más ligero análisis. Veamos, ahora, qué importancia tiene el cuadro de precios kilométricos que le sirve de complemento.

En primer lugar, casi todos los precios kilométricos puntualizados en ese cuadro lo son de la vía ancha, muchos de líneas de vía ancha doble, gran número correspondientes á ferrocarriles ejecutados cuando se hallaba en su infancia este género de construcciones y no se toleraban curvas de menos de 500 metros de radio, ni pendientes de más de 5 milímetros por metro, y en países donde son tan enormes los precios de expropiación, que se citan, en Inglaterra, kilómetros que, con tal motivo, costaron de siete á ocho millones de francos.

Traer á cuento y poner á la vista cuadro semejante, cuando se trata de determinar aproximadamente el precio kilométrico de la vía angosta, de 92 centímetros entre los rieles, con curvas de 60 metros de radio, pendiente de 30 milímetros por metro, no habiendo que pagar ninguna expropiación por los terrenos de dominio público y poco, poquísimo por los de propiedad privada, es tender, inconscientemente ó á sabiendas, á extraviar, en vez de ilustrar, el criterio de las personas llamadas á juzgar del asunto, como se extravió de la manera más lastimosa el de los miembros de la pasada legislatura de 1890.

No teniendo ninguno de ellos conocimientos especiales sobre la construcción de las líneas férreas, ni pudiendo, por lo mismo, juzgar de la parte técnica del contrato, era natural acudieran en demanda de informaciones á este respecto, á la Dirección de obras

públicas, que debieron suponer compuesta de ingenieros capaces de responder satisfactoriamente á preguntas relacionadas con cuestiones de su exclusiva competencia; y si en vez de luz que les aclarase la desconocida é intrincada senda por donde caminaban, encontraron antorchas deslumbradoras que los cegaron y precipitaron en el abismo, excusa tienen por los errores en que incurrieron. A la Dirección de obras públicas correspondía analizar y juzgar el contrato en su parte técnica y servir en este punto de consejera y guía á los Poderes públicos; y sobre ella pesa, principalmente, la responsabilidad de los desastres cometidos con grave detrimento de los intereses nacionales.

Pero no es esto todo: en el cuadro que analizo hay bien poco que tenga relación con el esclarecimiento del punto que se trata de ilustrar, y ese poco está presentado de tal manera, que la primera impresión que produce su vista es de incredulidad, luego de asombro y, por fin, de indignación, cuando ya no es posible resistir al testimonio de los sentidos apoyado por la reflexión tranquila y el análisis detenido.

Entre las pocas vías de la línea angosta que he encontrado en el cuadro, hay algunas del Canadá, unas pocas de la República Argentina y la nuestra entre Yaguachi y el Milagro.

De las once secciones numeradas en que está dividido el cuadro, las seis primeras y las cuatro últimas están impresas en gruesa letra-pica, y en la mayor parte de ellas la expresión de la longitud y costo total de la línea, reducción de las monedas y medidas extranjeras á las nuestras y cálculo del precio medio kilométrico están hechos en párrafos separados, de manera clara é inteligible, y sentado al margen el valor kilométrico distintamente y en cifras de fácil lectura. En la mitad del cuadro y marcada con el número 7, se halla la sección que comprende los ferrocarriles del Canadá, escrita en letra perla menuda y de modo que la reducción de millas á kilómetros, el

Costo total y el precio kilométrico sólo ocupan una línea, y las cifras que expresan estos dos últimos valores se encuentran tan unidas que parecen una sola cantidad. Yo mismo no habría notado esta singularidad, si tratando de averiguar el costo de las varias vías angostas ejecutadas en los distintos países del mundo y encontrando que el Canadá poseía muchas de este género, no hubiera vuelto á examinar el cuadro, con el fin de ver si se había hecho mención en él de las líneas canadienses. Entonces me fijé en lo que antes había pasado inadvertido para mí, y no pude, por lo pronto, descubrir que las cuatro ó cinco últimas cifras de cada renglón expresaban el precio kilométrico; y una vez descubierto, para asegurarme de no haber incurrido en error, ejecuté la división de lo que me parecía costo total por el número de kilómetros, y sólo entonces, adquirí la persuasión de haber vencido con acierto la dificultad. Muchas personas á quienes sometí á prueba, no pudieron leer las once ó doce cifras escritas á continuación y divididas en períodos por puntos, comas y pequeñísimos guiones, y se declararon incompetentes para decir lo que significaban.

En cuanto á la red Argentina, se enumeran líneas de vía ancha (1, 45 met.), anchísima (1,67 met.) y angosta; se sacan al margen los precios kilométricos de todas, y después de sumarlos, se deduce *el término medio de 41,269 sucres*. Aquí, sí, se ha incurrido en el garrafal error, inexcusable hasta en un niño de escuela, de sumar cantidades heterogéneas, error que, sin razón, me ha sido echado en cara por el Sr. Cónsul de la República en París. En efecto, ¿de cuál de las tres clases de vía es precio kilométrico el término medio deducido? Indudablemente, de ninguna. Para la anchísima sería insuficiente, para la normal tal vez excesivo y con seguridad carísimo para la angosta.

Respecto de nuestra línea entre Yaguachi y el Milagro, se toma la cantidad íntegra de 1.107.851 pesos sencillos, se la divide por los 45 kilómetros de

longitud y se saca al margen la partida de 24.619 sucres, indudablemente, porque en esta clase de moneda se hacen todos los cálculos en el cuadro; y se ejecuta esta falsa operación, no obstante que en la Exposición del Sr. Ministro de Hacienda al Congreso de 1875, de donde se ha tomado la cantidad que se ha dividido, consta con claridad y precisión, que ella representa, no sólo los gastos expendidos en las nueve leguas entre Yaguachi y el Milagro, sino todos los que ocasionaron los trabajos para el ferrocarril desde Yaguachi hasta Sibambe y la compra de rieles, herramientas y más útiles suficientes para una gran parte de la línea no concluída.

En la liquidación que, del costo real y verdadero de esta parte de ferrocarril de propiedad nacional, he practicado, al hablar del precio kilométrico de la vía angosta, he manifestado con cálculos y comprobantes intachables que la línea en cuestión costó, por término medio, 16.003 sucres por kilómetro. En el cuadro aparecen, para la misma sección de línea, 24.619 sucres como precio medio kilométrico: luego se ha exagerado el gasto en 8.616 sucres, esto es, en más de un 50 por ciento.

Resulta, pues, de lo expuesto que el precio kilométrico de *ocho, diez, diez y seis y veinte mil sucres* de los ferrocarriles canadienses, está expresado de manera que nadie ó pocos lo vean y entiendan; que el término medio de las líneas argentinas, es, á todas luces, absurdo é inaceptable para la vía angosta, puesto que, por lo menos, ha sido duplicado, y que el de nuestra propia línea está abultado considerablemente. ¿Este procedimiento es casual é inadvertido, ó premeditado é intencional? Juzgue y resuelva el lector por sí mismo, y ahórreme el disgusto de emitir mi juicio que, pudiendo ser demasiado severo y debiendo recaer sobre personas de calidad y condiciones capaces de alejar toda sospecha de falsificación y fraude, correría el riesgo de ser tachado de temerario.

Intencionalmente ó no, lo cierto es que el informe de la Dirección de obras públicas y el cuadro que le

sirve de complemento, no han podido escribirse ni presentarse en términos y forma más adecuados para mantener la opinión pública bajo el imperio de los falsos conceptos que ocasionaron la aprobación del funesto contrato, para provocar la destemplada grito que se ha levantado contra mi análisis y para autorizar la deseada revocatoria de la resolución gubernativa, que hizo concebir la esperanza de retroceso en la funesta senda por donde vamos.

En cuanto al último informe del Director de obras públicas, dado á luz en el N^o 600 de "El Telegrama" y relativo al precio kilométrico de la sección del Ferrocarril Intercontinental, entre Quito é Ibarra, debiendo bien pronto terminar el estudio de exploración confiado al cuerpo de ingenieros presidido por Mr. Shunk, y conocerse de manera auténtica el resultado definitivo de esos trabajos, me reservo para entonces prestarle la atención que merece y analizarlo detenidamente, limitándome, por ahora, entre las muchas observaciones á que se presta, á la que me parece más adecuada para que todo hombre cuerdo y prudente suspenda su juicio hasta adquirir datos más dignos de fe que los que sirven de fundamento al citado informe.

Según los singulares cálculos del Sr. Director, la sola formación de la plataforma de la mentada sección de línea, costará por kilómetro más de 45.000 sucres. Es sabido que el material fijo y rodante entra, más ó menos, por la mitad, en el precio kilométrico: luego el gasto total sería de más de 90.000 sucres por kilómetro; y ¿á este precio enorme é inusitado tratándose de línea de una sola vía, había de llamar *gasto moderado* un ingeniero de notoria competencia é ingeniero norte-americano, como llamó Mr. Shunk, en carta semi-oficial al Dr. D. Pedro Manuel Pérez, al que ocasionaría la sección entre Quito y Tulcán?

Inexplicable, inconcebible sería esta anomalía para quien sabe cuán admirable ha sido la cordura de los norte-americanos en la construcción de sus ferrocarriles, debiendo á esta circunstancia la felici-

dad de poseer ellos solos una extensión de líneas férreas mayor que la de todos los pueblos de Europa. No existiendo, talvez, un solo ferrocarril norte-americano que haya costado 90.000 sucres por kilómetro, ¿había de llamar Mr. Shunk *gasto moderado* á tan elevada suma?

Y, para creer que no hay ferrocarril norte-americano de tan costosa construcción, me fundo en el irrecusable testimonio del tantas veces citado Mr. Miguel Chevalier, quien, hablando de las primeras líneas férreas ejecutadas en Norte-América, en la época que, con razón, se ha denominado *tiempos heroicos de los ferrocarriles*, dice: “Los caminos de fierro de Alemania han costado por término medio 200.000 francos por kilómetro. En los Estados Unidos, se ha encontrado el medio de gastar, en la mayor parte de los casos, mucho menos todavía, no obstante que el precio de la mano de obra sea casi el doble que en Francia, más caro que en Alemania, y que el fierro se frabrique allí de manera más costosa. *Un análisis minucioso que hice de los documentos más positivos, me condujo al resultado de que, á fines de 1842, 2783 kilómetros de caminos de fierro americanos, habían costado el promedio de 111.000 francos. En este número había algunos cuya ejecución era notable y que habían costado menos de 75 y aún de 60,000 francos; otros habían descendido á 50,000 francos y aun menos.*

Vuelvo á repetirlo, un inteligente y experimentado ingeniero norte-americano, que sabe al dedillo lo que cuestan los ferrocarriles en su patria, ¿había de proferir el absurdo de llamar moderado un gasto dos ó tres veces mayor que los invertidos por él y por todos los ingenieros norte-americanos en obras de este género? No, no es creíble, y es prudente suspender el juicio á este respecto, hasta adquirir informes dignos de fe.

Sí: el Director de obras públicas abre y encabeza la marcha triunfal de mis contradictores; él con el prestigio de su falsa reputación de ingeniero consumado, ha dado aliento y suministrado fundamentos

á mis refutadores, y sobre él, más que sobre nadie, recaerá la responsabilidad de haber precipitado al país en el abismo sin fondo donde está á punto de sepultarse. ¡ El Sabio ha hablado ! y á presencia de tan acreditada autoridad, deben enmudecer todos los profanos no iniciados en los secretos de la alta ciencia. ¡ El Maestro lo ha dicho ! y su palabra repetida, enaltecida y comentada por la mayor parte de los órganos de la prensa, ahoga los tímidos reclamos del presuntuoso que, á pretexto de abogar en pro de los intereses nacionales, ha pretendido, en verdad, levantar ballas á los adelantos del país y contener con sus débiles fuerzas el rápido vuelo del carro poderoso del progreso. ¡ Insensato ! ha empezado á ser triturado y acabará de serlo por completo.

Así, y aun con más énfasis y arrogancia, han proclamado su pretendida victoria los explotadores y sus cómplices ; y al verse presididos por el Director de obras públicas y seguidos y secundados por el Cónsul General de la República en París, por el Sabio y el Estadista, creen que ya nada tienen que hacer, que el país está rendido á la fuerza de sus razonamientos y yo muerto y sepultado bajo el peso de sus anatemas. Delirios de la codicia, ilusión quimérica ; ni yo estoy muerto, ni ellos triunfantes ; y si he dado muestras de vitalidad zapando la base de su fantástico edificio, voy á probar que no me falta aliento ni vigor para poner de manifiesto la inconsistencia y falso brillo de la ostentosa y admirada cúpula que lo corona.

VI

El Cónsul General de la República en París.

De la comunicación dirigida, en 4 de setiembre, por el Sr. Cónsul General en París, al Ministro de Hacienda, publicada en el N.º 371 del "Diario

Oficial”, aparece que los telegramas del Sr. Ballén, relativos al depósito de la garantía, no fueron fielmente vertidos del lenguaje de clave al común; que la puntuación que se les puso cambió su significación, y que el Consejo careció de informaciones sobre antecedentes cuyo conocimiento era necesario para la recta inteligencia de ellos: errores y omisiones de los que ni el Consejo de Estado ni yo somos en manera alguna responsables.

Respecto de los dos telegramas en que se preguntó si sería ó no admisible el depósito en bonos del empréstito d' Oksza, el Gobierno y todos los miembros del Consejo, incluso los Secretarios de Estado, creímos que se trataba de depositar bonos del empréstito de los nueve millones de francos, único conocido en el país con el nombre de “empréstito d' Oksza.” En esta inteligencia se discutió el asunto en el Consejo, sin que ninguno de los Señores Ministros la contradijera. Cuando la imprenta habló de lo ocurrido en el Consejo, lo hizo bajo el imperio de la misma creencia, sin que se opusiese ninguna rectificación; y sin las explicaciones que ha hecho el Sr. Ballén en su citado oficio, nadie habría llegado á sospechar que *los bonos que d' Oksza se proponía depositar, no eran los del evaporado empréstito de los nueve millones, sino los del nuevo empréstito de cincuenta millones.*

Algo como un don sobrenatural de penetración, habría sido necesario para llegar á adivinar que se trataba de depositar bonos de un empréstito que, no habiendo sido todavía emitido y colocado en la circulación, carecía de existencia y de forma real, y no tenía, por lo mismo, ningún precio de cotización en el mercado. ¿Cómo llegar á suponer que se quisiera hacer uso de obligaciones que no gozaban aún de ningún valor? Descubierta la incógnita por la revelación del Sr. Ballén, no es fácil concebir cómo podían servir para un depósito, bonos de un empréstito en proyecto, que podía, muy bien, no realizarse, como en verdad no se ha efectuado hasta el día, menos era posible sospechar que se formulase proposición para

obtener un resultado que, aun después de conocido, no se comprende y se estima absurdo. Y de esta impotencia de adivinar, no sólo adolecí yo, sino también el Gobierno, todos los miembros del Consejo y la opinión pública en general, y en ella nos hemos mantenido permaneciendo en el error, hasta que el Sr. Cónsul ha hablado. Resulta, pues, que nada he sentado yo sobre este punto por mi propia cuenta, y que no sólo es poco *meditada*, sino *inexacta* la frase en que el Sr. Ballén me atribuye exclusivamente á mí, el haber supuesto que se pretendió hacer el depósito en los bonos del empréstito de nueve millones. La corrección relativa á que fué d' Oksza y no el Sr. Ballén quien propuso hacer el depósito en bonos, carece de razón de ser. Nadie ha pensado ni creído otra cosa, ni mis palabras podían inducir á error en este punto. La consulta y la insistencia fueron, en verdad, hechas por el Sr. Ballén, como órgano oficial de comunicación entre el Gobierno y d' Oksza; y sin necesidad de expresar que una y otra tuvieron lugar á solicitud de este último, todos debieron necesariamente suponerlo, para no admitir el contrasentido de que el Sr. Cónsul propusiera espontáneamente lo que no habiendo sido pedido por d' Oksza, podía ser desaprobado y rechazado por él después de obtenido.

Como consta del acta de la sesión de 22 de junio, el telegrama de 1º del mismo mes, le fué comunicado al Consejo en los términos y forma siguientes: "Tengo informes á mi satisfacción *con respecto á empréstito de los dos millones del depósito*. Se necesita aguardar el resultado del empréstito d' Oksza". Ni la versión de las palabras, ni la puntuación de este telegrama, fueron ni pudieron ser obra del Consejo, sino de quien, poseyendo la clave, contaba con el medio de hacer la traducción.

El Sr. Ballén asegura que, respondiendo congruentemente á las dos partes de la pregunta que se le hizo en 30 de mayo, contestó: "Tengo informes á mi satisfacción. *Con respecto al empréstito de dos millones de la Compañía del ferrocarril*, es necesario

aguardar el resultado del empréstito d' Oksza". Comprendese fácilmente que se haya equivocado la puntuación y unídose por un punto dos períodos que debían estar separados, no obstante que la redacción del telegrama autorizaba esa unión; pero no se explica la radical diferencia que existe entre las dos frases, *empréstito de los dos millones del depósito y empréstito de dos millones de la Compañía del ferrocarril*; y no pudiendo dudarse de la veracidad del Sr. Cónsul, hay que aceptar la infidelidad de los telegrafistas ó la torpe inhabilidad del traductor.

Por otra parte, el Consejo ignoraba que existiesen dos operaciones diversas en vía de arreglo, y ambas de dos millones de francos: la una relativa al depósito de la garantía y la otra á un empréstito que el Gobierno había solicitado del Sr. d' Oksza, con afectación de la renta de sales, ignorancia que le colocaba en imposibilidad absoluta de dar al telegrama en cuestión el significado que tiene en la rectificación hecha por el Sr. Ballén.

En esta parte de su oficio, vuelve el Sr. Ballén á atribuirme suposiciones que no he hecho, si bien termina justificándolas. Con razón ó sin ella, al comentar los telegramas, nada dí por sentado ó existente, menos fingí por mi cuenta y riesgo. Léase el acta de la sesión de 1.º de julio y se encontrará que, repitiendo textualmente los telegramas en los términos en que fueron sometidos al Consejo, dije lo que ellos decían, sin alteración, cambio ni modificación de palabras, y que, ni una sola vez, me permití aventurar suposiciones bien ó mal fundadas. ¿Por qué esta chocante insistencia del Sr. Cónsul en atribuirme lo que no he hecho, ni he dicho, y en concentrar sobre mí la responsabilidad de actos colectivos del Consejo, y, cuando no comunes con el Gobierno, exclusivos de éste? ¿Mírame también el Sr. Cónsul como á enemigo del progreso del país, y se cree autorizado para combatirme como á tal con todo género de armas? Sea de esto lo que fuere: quede constancia de la esmerada solicitud con que el Sr. Cónsul aspira á de-

autorizar mi palabra, no empleada por mí sino en la leal defensa de los intereses nacionales.

Y, á propósito de suposiciones y conjeturas, una sola he hecho, no ante el Consejo, sino en las páginas 51 y 52 de este opúsculo, que estuvieron ya impresas cuando llegó á mi conocimiento el oficio del Sr. Ballén publicado en 24 de octubre; y tal conjetura se funda precisamente en el telegrama más sustancialmente rectificado en el citado oficio. *Empréstito de dos millones de depósito*, dice el telegrama comunicado al Consejo, y de ahí deduje, en buena lógica, que el depósito se había reducido á un empréstito consistente en conferir certificados de depósito de una cantidad no recibida. La radical modificación hecha en el mentado telegrama por el Sr. Ballén no da asidero á mi conjetura y la desvanece; pero la responsabilidad de ella pesa sobre quien falsificó, de buena ó mala fe, la versión del telegrama.

Continuando el Sr. Ballén la rectificación y análisis de los telegramas, dice: "*Extracta el Sr. Dr. Ponce un telegrama despachado de Quito el 22 de junio, en estos términos: Si Compañía consignó dos millones de francos en dinero efectivo hasta 3 de junio, y previniéndole conteste inmediata y terminantemente. El texto literal del que yo recibí es el siguiente: Consejo Estado pregunta si Compañía consignó los dos millones dinero efectivo hasta 3 de junio. Contesté inmediata y terminantemente, moción pendiente sobre resolución inmediato contrato.*"

La proposición aprobada por el Consejo de Estado, en la sesión de 22 de Junio, está concebida en los términos en que yo la mencioné, y las palabras— *Consejo de Estado pregunta, y, moción pendiente sobre resolución inmediato contrato*, con que empieza y termina el telegrama, fueron añadidas por el Ministerio, para hacer conocer al Sr. Ballén el origen, motivo y urgencia de la pregunta que se le dirigía. Era, pues, innecesario que yo las repitiera al hablar de este telegrama en la sesión de 1.º de julio, ni su omisión altera en nada la proposición del Consejo, que no

extracté, como lo dice el Sr. Ballén, sino que reproduje literalmente.

Asegura el Sr. Ballén que el telegrama de 22 de junio lo recibió el 24 á las seis de la tarde y lo contestó el 25, y de este hecho deduce que, cuando hablé de su contestación en el Consejo, en vez de “el Sr. Ballén contestó cuatro días después,” debí decir: “la contestación de Ballén se recibió cuatro días *después*.” Si el Sr. Cónsul hubiera empezado su telegrama del 25, con éstas ú otras palabras semejantes: “Telegrama recibido ayer, d’ Oksza me entregó certificados etc., la corrección sería justa; pero habiendo ignorado yo el retardo que había sufrido el telegrama del 22, sin duda en alguna de las oficinas telegráficas, la locución usada por mí y censurada por el Sr. Cónsul, es irreprochable, y sólo sirve para acentuar el espíritu contencioso de que parece haberse dejado dominar el Sr. Ballén en la discusión de este asunto.

La pregunta dirigida al Sr. Cónsul, á nombre del Consejo, exigía contestación *inmediata y terminante*. El Sr. Ballén ha explicado por qué su respuesta, dada al siguiente día de recibido el telegrama, no tuvo el carácter de *inmediata* á los ojos del Consejo; pero nada de satisfactorio ha dicho para probar que fué *terminante*.

A la pregunta lacónica y concreta de “Si Compañía consignó dos millones en dinero efectivo hasta 3 de junio,” la respuesta terminante, directa y categórica, habría sido uno de los dos monosílabos: *sí* ó *no*. En vez de una de estas palabras tan breves, como congruentes con la pregunta, el Sr. Ballén gasta sesenta palabras en su contestación, y la da tan poco categórica, que sirve tanto para que los interesados en el contrato, apoyándose en ella, sostengan que el depósito se hizo legalmente, como para que el Consejo, afirmándose en su anterior concepto, declare, como lo hizo, que la consignación de la garantía no se había efectuado con arreglo á la cláusula 36 del Decreto de concesión. Proposición que suministra fundamento para sostener el sí y el

no respecto de la misma cosa, no la afirma ni niega clara y simplemente, como debería hacerlo para ser calificada de terminante y categórica.

Las rectificaciones y comentarios con que el Sr. Ballén da á algunos de sus telegramas relativos al depósito una significación que no tuvieron en la forma y términos en que fueron puestos en conocimiento del Consejo, no los reviste de la fuerza necesaria para expresar y comprobar que la garantía fué consignada con arreglo al Contrato ; no obstante que el Sr. Cónsul debió, en mi concepto, consagrar sus esfuerzos, si no exclusiva, muy especialmente, á esclarecer este punto cardinal, en su calidad de Agente Fiscal encargado de intervenir en la delicada é importante operación de obtener que el depósito se hiciese de manera capaz de asegurar los valiosos intereses que con él se trataba de garantizar.

Con la frase: “declaramos que hemos recibido en depósito, en nuestra caja, dos millones de francos,” sin expresar el género de valores en que se consignó esa cantidad, ni determinar la forma y naturaleza del depósito, no se dice necesariamente que éste fué hecho en *dinero efectivo*, ni, en la generalidad de los casos, se autoriza á ningún tribunal del mundo para obligar á devolver en oro ó plata sellados una suma no depositada en esta clase de moneda. Según la Jurisprudencia universal, el depósito regular ó propiamente dicho, se devuelve en las mismas especies en que fué consignado; y con sólo justificar el depositario, por medio de la confesión del depositante ó de cualquiera otra prueba legal, que no recibió los dos millones en dinero metálico sino en papeles de crédito, no habría tribunal del mundo que pudiera impedirle hacer la restitución del depósito en las especies en que lo recibió, aun cuando ellas hubiesen perdido su valor, total ó parcialmente, durante el tiempo que se mantuvieron depositadas.

Y nótese que el mismo Sr. Ballén, hablando de la devolución del depósito, se limita á decir: “Ningún tribunal del mundo puede impedir que al ven-

cimiento del depósito se reclame al depositario *dos millones de francos*," absteniéndose de añadir, *en dinero efectivo*, no obstante la oportunidad y conveniencia con que se ofrecía á la mente esa pequeña adición, para debilitar la convicción de unos y las sospechas de otros, sobre que las especies consignadas no fueron moneda metálica, sino alguno de los muchos valores que hacen veces de ella en el mercado, pero que, á causa de sus constantes fluctuaciones, son inadecuados para un depósito destinado á durar largo tiempo y á representar, en cuanto es posible, cantidad determinada.

En vez de esa oportuna y tranquilizadora frase, continúa el Sr. Ballén con la extemporánea y muy inquietante de: "cualesquiera que sean los arreglos, *ajenos para nosotros*, que existan entre el Conde d' Oksza y el Banco Westendorp." Arreglos ajenos para nosotros entre el depositante y depositario, en un contrato en que somos parte directa y la única interesada, puesto que el depósito se hace en nuestro obsequio, no es cosa fácil de concebir, y, atentos los antecedentes, se vuelve en extremo sospechosa y alarmante.

El depósito en el presente caso, es un contrato accesorio al que la Nación tiene celebrado con d' Oksza y le sirve de garantía, no sólo en cuanto al cumplimiento de las obligaciones contraídas con la nueva Compañía, sino también en cuanto á la restitución de las sumas percibidas é indemnización de daños y perjuicios causados por la antigua. De las tres partes que intervienen en el contrato accesorio: depositante, depositario y Gobierno ecuatoriano, sólo la última tiene verdadero interés en que el depósito se efectúe de manera que le ofrezca la garantía estipulada en su favor.

Sábese que el Banco Westendorp pertenece al grupo financiero formado por d' Oksza; antecedentes de todos conocidos han revelado la tendencia del depositante á obtener que se dé por cumplida su obligación con un depósito ilusorio; el depositario su

coasociado, es elegido por él sólo, con él sólo contrata, y de él recibe el depósito sin intervención del representante del Gobierno ecuatoriano; de los certificados conferidos no constan las especies en que se ha hecho la consignación, ni la forma ni naturaleza del depósito; y en este estado se nos anuncia que hay ó puede haber arreglos entre el depositante y depositario, efectuados sin nuestra anuencia ni conocimiento: ¿puede dársenos noticia más adecuada para aumentar nuestros temores de ser víctimas de una confabulación?

El art. 35 del Decreto de concesión dispone que el depósito se consigne “en un Banco destinado, de común acuerdo, entre la Compañía y el Supremo Gobierno;” y el fundamento filosófico de esta prescripción es tan claro y evidente, y tiene tal alcance, que no sólo la justifica, sino que la presenta como innecesaria, manifestando que, aun sin ella, debiera hacerse lo que ordena y algo más, atenta la naturaleza del Contrato.

Ofrécese al acreedor una garantía en metálico, y se conviene en depositarla en poder de un tercero hasta que el dendor cumpla las obligaciones que ha contraído, estableciendo que al no cumplirlas, la perderá el último en favor del primero: ¿cuál es el procedimiento que la razón por sí sola y los principios más vulgares de Jurisprudencia, están prescribiendo para la constitución legal de esta caución? Ante todo, que el depositario merezca la confianza del acreedor y del deudor, para lo cual, debe ser elegido, de común acuerdo, por los dos, y después, que contrate con ambos y se obligue, con el uno á entregarle la cantidad que custodia si el deudor falta á sus obligaciones, y con el otro á restituírsela, en caso de cumplirlas.

En presencia de la *mentada* disposición legal y de las consideraciones precedentes, ¿qué debía hacer el Gobierno respecto de la constitución del depósito? Elegir y designar el depositario de acuerdo con d' Oksza, por sí ó por medio de su Representante en Euro-

pa, debidamente autorizado, y ordenar que éste se entienda con el depositario nombrado, contrate personalmente con él, exija que el depósito se haga en dinero efectivo y obtenga que en los certificados consten, de manera fehaciente, las especies consignadas y las obligaciones que el depositario contraiga para con el Gobierno ecuatoriano.

El Sr. Ballén, en su ya citada nota de 4 de setiembre, dice: “No fué el Gobierno sino el Sr. d’ Oksza quien solicitó que el depósito se hiciese en la Banque d’ Escompte; y si el Gobierno hubiese sido el autor de esta idea, yo habría pedido su reconsideración. Este Banco se hallaba en aquellos momentos perseguido encarnizadamente en la bolsa; sus acciones bajaron mucho y tuvo que reformar sus estatutos para defenderse. No era posible depositar nada allí en circunstancias tan críticas. Comunicqué los detalles á S. E.” De esto aparece, de manera evidente, que el Gobierno no intervino por sí en la elección del depositario, y que hemos estado en un falso concepto cuando creíamos que el Banco de Descuentos había sido directamente designado por el Gobierno, de acuerdo con d’ Oksza, para recibir y custodiar la garantía.

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

El Gobierno no ha intervenido por sí, ni por medio de su representante, autorizado al efecto, en la designación del depositario, ¿quién lo ha elegido pues? d’ Oksza por sí sólo. El Sr. Ballén no ha contratado con el depositario, ni ha tenido la menor parte en la

consignación del depósito, ¿quién ha practicado una y otra diligencia? d' Oksza por sí sólo. Además, el depositario es socio del depositante y está tan interesado como él en exonerarse del gravamen que le impone y del riesgo á que le sujeta la garantía estipulada. Y ¿después de tantas y tan enormes irregularidades y violaciones de las prescripciones de la ley y del simple sentido común, ha de sostenerse todavía que el depósito se ha hecho conforme á la ley, esto es, *en dinero efectivo y en un Banco designado de común acuerdo entre la compañía y el Supremo Gobierno?* Para hacerlo, es necesario que la pasión haya extraviado por completo el criterio y tornado imposible la imparcialidad en el juzgar.

Si el Sr. Ballén se hubiera limitado á dilucidar este punto, fundamental en el asunto sobre que versa la discusión, aquí habría puesto término á las observaciones que me he permitido oponer á sus variados, múltiples é insistentes informes; pero habiendo entrado en el examen y refutación del análisis que del contrato d' Oksza hice ante el Consejo de Estado, me ha reducido á la necesidad de contestar, siquiera sea sumariamente, á las más notables de sus objeciones.

En lo que dejo dicho al tratar del precio kilométrico deducido del contrato y la garantía de intereses, satisfice á las dos más importantes y sustanciales de esas objeciones; y aunque las que restan son de poco momento, el considerarlas servirá, por lo menos, para comprobar cuán diverso es el punto de vista en que nos hemos colocado para apreciar el contrato, cuán contrapuestos nuestros juicios respecto de él, cuán profundo nuestro disentimiento y absoluta la imposibilidad de entendernos y llegar al acuerdo.

En la mera hipótesis, no realizada, *de hallarnos en las condiciones requeridas para acudir al crédito externo*, y sólo con el objeto de hacer resaltar la exageración del precio kilométrico reconocido por el contrato, hice un cálculo algún tanto aproximado de lo que nos costaría la obra, al proponernos realizarla con capitales extranjeros tomados en emprésti-

to, y, entre otras cosas, dije: “sin que lo aumentáse sensiblemente el premio de cambio, que, ganado por nosotros al hacer venir los capitales extranjeros, compensaría el que tendríamos que abonar al remitir las anualidades del empréstito”.

Esta elucidación que me parecía una verdad evidente por sí misma, no la comprende y encuentra falsa el Sr. Ballén; porque para juzgarla parte de un dato diverso del que yo me serví cuando la enuncié, reduciendo la moneda ecuatoriana á la francesa, no con la equivalencia legal como yo lo hice, sino con la accidental y variable producida por el cambio. El mismo ejemplo empleado por el Sr. Ballén sirve para explicar y justificar mi aseveración. Véase cómo.

Para ejecutar una obra pública en el Ecuador se ha presupuestado el gasto de 100 sucres, cuya *equivalencia legal* en moneda francesa es de 500 francos, y no contando con ella el Gobierno, resuelve proporcionársela por medio de un empréstito en Francia, en circunstancias de encontrarse el cambio sobre París al 35 0/0 y contrata un empréstito, no por 500 francos que, con el cambio supuesto, producirían 675 francos ó sean 135 sucres, cantidad mayor á la requerida por la obra proyectada, sino sólo por 370 francos 38 céntimos que, con el 35 0/0 de premio, dan justamente los 500 francos ó 100 sucres que necesita. Si al cancelar su crédito, el tipo del cambio es el mismo que cuando lo contrajo, una letra por el valor de 370 francos 38 céntimos, monto de su deuda, le costará 100 sucres, y el premio del cambio no habrá aumentado en nada el costo de la obra ejecutada con el empréstito.

En la misma hipótesis de gozar de crédito suficiente para obtener empréstitos con equitativas condiciones para emplearlos en obras públicas, por nuestra cuenta y riesgo, dije también que *á los que ejecutan obras semejantes por empresa*, esto és, á destajo, se acostumbra abonar como remuneración ó ganancia segura, el 10 0/0 sobre el presupuesto total.

En mi supuesto, nosotros debíamos contratar y

recibir el empréstito y suministrar al empresario el dinero estimado necesario para la obra, sin que éste quede sujeto á otra eventualidad que á la de ganar ó perder, más ó menos, en la ejecución de los trabajos que tomaba á su cargo. En estas condiciones, un abono del 10 0/0 excedente sobre el presupuesto, no es una remuneración mezquina; y este dato que el Sr. Ballén califica de *sorprendente*, lo he tomado de la práctica constante del Sr. D. Tomás Reed, Arquitecto distinguido que dirigió en Colombia y en el Ecuador las obras públicas más notables que poseen los dos países. En todos los presupuestos que formó para las obras cuyos planos trabajó por orden del Gobierno ecuatoriano, la última partida de gastos era el 10 0/0 sobre el valor total del presupuesto, para el caso de que se resolviera la ejecución de ella por empresa ó á destajo, y me aseguró, más de una vez, que ésta era la práctica constante de los hombres de su profesión.

En el equivocado concepto de que la parte más difícil y costosa de la línea contratada está entre Sibambe y Riobamba, encuentra el Sr. Ballén contradicción entre lo que digo respecto de ella y las comparaciones que hago para poner en relieve la enormidad del precio kilométrico reconocido por el contrato. La parte más difícil y costosa no está entre Sibambe y Riobamba, sino entre Chimbo y Sibambe, y por esto el Contrato reconoce para ésta un precio mayor que para la primera.

Si por no haberse hecho ningún estudio entre Sibambe y Riobamba, no puede determinarse la dirección ni la extensión de la línea, ni avaluarse el costo de su construcción, circunstancias que vuelven absurdo el procedimiento de fijarle precio, no por eso deja de ser evidente, para cuantos conocen la topografía del terreno, que llegada la línea á Sibambe, se ha ascendido la mayor parte de la altura y vencídose las únicas dificultades, en pequeña extensión desconocidas, que puede ofrecer la ejecución del ferrocarril en esta sección.

Desde Sibambe, el ascenso á la parte culminante de la cordillera es tan suave, que es posible que la misma plataforma de la carretera sirva para el ferrocarril. En la ancha meseta del páramo de Galte, el plano es casi horizontal, y la diferencia de altura, de poco más de 500 metros, entre Galte y Riobamba, no exigiría un desarrollo de la línea de más de 17 á 20 kilómetros, ni la naturaleza del terreno, puesta de manifiesto por los trabajos de la carretera, ofrecería notables dificultades.

Apoyado en estos datos y haciendo un cómputo aproximado de la extensión de esta sección de línea, deduje que aun en ella el precio kilométrico era probablemente excesivo; pero lo hice, después de declarar que era imposible un cálculo exacto, por falta de un estudio y trazo siquiera preliminares de esta parte de la línea.

Cuando digo: "no puede determinarse *con exactitud* el precio de esta obra por no haberse formado los planos y presupuestos de ella, siendo por consiguiente absurdo y aventurado fijarle precio; *pero, teniendo en cuenta* la naturaleza de ella y las condiciones en que va á ser ejecutada, puede asegurarse que sobre arbitrario, es exagerado el que se le ha asignado," no veo en donde esté la contradicción. Tampoco la encuentro en haber aplicado como término de comparación con el costo probable de esta línea, el precio kilométrico suministrado por la propia experiencia, menos aún los reconocidos por los mismos empresarios para la sección más difícil y costosa, entre Chimbo y Sibambe.

Y sea éste el lugar de hacer notar que la altura por sí sola y con prescindencia de la naturaleza y configuración del terreno, no aumenta el *precio kilométrico* de una línea férrea, y que hay casos en que puede más bien disminuirlo. La unión de dos puntos separados por una altura, demanda una línea más extensa que si esos mismos puntos se hallaran situados á igual distancia en plano horizontal, por la necesidad de repartir la altura en una longitud mayor.

La línea será más larga y, como tal, más costosa; pero si la consistencia del terreno es la misma y su inclinación no demanda grandes taludes, la formación de la plataforma en ladera es menos difícil y dispendiosa que en plano, por la facilidad de desembarazarse de la tierra removida, y, por consiguiente, *el precio kilométrico* puede ser menor.

El cómico episodio suscitado acerca del sabio y modesto Mr. de Lapparent, á quien cité en mi informe, denominándolo *Antiguo Ingeniero del Cuerpo de Minas*; la ocurrencia singular de consultarle sobre los planos levantados para la ejecución de un ferrocarril en Sud-América, sabiendo que no pertenece al cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas, sin que por esto le falte competencia para escribir una obra acerca de uno de los ramos de la ciencia que profesa, aun cuando no esté incluido ese ramo en la especialidad á que ha consagrado sus conocimientos generales; la inconveniencia de contraponer al juicio de un Ingeniero que, por el hecho de hablar en abstracto, no puede ser tachado de parcialidad, los informes conocidamente interesados de los que, contratados por el Empresario, están ya bajo su dependencia y obligados á trabajar en su provecho; la exageración en el flete de transporte del material fijo y rodante de un ferrocarril, á que tiende el hecho de compararlo con el muy excepcional que ha ocasionado una obra de arte, como la Estatua de Bolívar; la contradicción de exigir que se carguen á los costos de una obra que se *conceptúa productiva desde el principio*, los intereses del capital invertido en ella, que serán ampliamente pagados por los rendimientos que se le atribuye; la objeción mil veces desvanecida de que el Consejo de Estado ha pronunciado sentencia resolutoria del Contrato d' Oksza; la extraña aseveración de que el hecho, no sólo inocente, sino laudable como medio de prevenir una estafa, de anunciar en los Diarios, que en concepto del Gobierno ecuatoriano ha caducado la cesión hecha á d' Oksza, había de exponer al Sr. Cónsul á un juicio criminal por difamación y á

las penas con que el Código francés castiga este delito, y otros muchos puntos de disentimiento que han conducido al Sr. Ballén á estimar como donación gratuita un contrato que he calificado yo de vergonzosísimo y en extremo ruinoso para el país, analizados con detención, serían materia de muchas páginas que, engrosando excesivamente el volumen de este opúsculo, limitarían el número de sus lectores más de lo que está ya, á no dudarlo, por la aridez del asunto sobre que versa y por los prolijos desarrollos en que he tenido que entrar para esclarecerlo.

En reemplazo de lo mucho que me veo obligado á omitir, baste una consideración al alcance de la capacidad de los menos ilustrados y perspicaces, y, á mi ver, decisiva y perentoria para fallar con acierto sobre mi desacuerdo con el Sr. Ballén. El contrato d' Oksza es á tal punto beneficioso para nosotros, que, de las 43 cláusulas que contiene, 31 son favorables al Estado, 9 reglamentarias, 2 superfluas, una ilusoria y ninguna siquiera modestamente remuneratoria para el Empresario. Es un contrato, á todas luces, leonino, si los hay, que conducirá á d' Oksza á una bancarrota cierta. El Gobierno, de acuerdo con el Consejo de Estado, y extraviado por un falso y contrario concepto, lo declara por su parte resuelto y abre la puerta de salvación al desgraciado que cayó en sus propias redes y que, en vez de explotarnos como se propuso, va á ser lastimosamente explotado por nosotros. Todo esto lo sabe el Empresario; rotos los hilos de la red que lo aprisionaba, ha quedado libre; y, sin embargo, no sólo persiste en su funesto propósito, sino que protesta y profiere amenazas contra quien se opone á que labre su propia segura ruina, y hace nuevos y costosos sacrificios, pagando los cupones del empréstito de los nueve millones de francos y coadyuvando al arreglo de nuestra deuda externa, para *labrar la tumba de su fortuna*: es el ahogado que rechaza y muerde la mano que se le extiende para salvarlo, que se encamina hacia la vorágine que lo ha de

absorber. Él, que persiste en dar á quien no está obligado por ningún título, y nosotros, que rehusamos recibir lo que nos ofrece gratuitamente, encubriendo su generosidad y poniendo en salvo hasta nuestra delicadeza bajo las apariencias de un contrato oneroso, somos locos de atar, merecemos ser declarados inhábiles para celebrar contratos, puestos en interdicción judicial y sometidos á la guarda de un curador. ¿ Son aceptables, son posibles, son siquiera conceptibles en hombres cuerdos, tan fenomenales aberraciones? Y, sin embargo, hay que admitirlas ó reventar, si es cierto cuanto ha dicho el Sr. Ballén en defensa y apología del contrato y cuanto repiten diariamente los corresponsales del Gobierno en París.

Conclusión

Cuanto dejo expuesto y cuanto antes de ahora he dicho contra todos los contratos que hemos celebrado para la construcción de ferrocarriles, ha tenido y tiene por objeto impedir que se susciten obstáculos á la obra redentora de nuestro atraso y miseria, y que se agoten estérilmente los escasos medios con que contamos para salvarla; y sin embargo, aunados mis adversarios políticos con los especuladores, han deducido de mis actos y palabras, que soy enemigo de las vías férreas, como si pudiera existir un solo hombre, por ignorante y estúpido que sea, que, á la vista de un tren volando sobre los rieles, no prorrumpe en acentos de admiración y proclame con el mudo pero elocuente lenguaje del asombro, la excelencia del más útil, fecundo y portentoso invento del siglo XIX. No soy, no he sido, no puedo ser enemigo de las líneas férreas. Lo he sido y seré de los contratos ruinosos que nos impiden tenerlas, y que si llegaran á proporcionarnos alguna de ellas, sería á costa de todos los recursos con que contamos para adquirirlas en extensión mucho mayor, con más seguridad y en más breve tiempo.

No creí en la realización del primitivo contrato con el Sr. Marco J. Kelly, menos en los ridículos, á fuerza de ilusorios, estipulados para la construcción de los ferrocarriles del Pailón y del Centro, que pasaron, á pesar de mis esfuerzos y sin mi voto, en la Legislatura de 1887; y el resultado ha confirmado mis presunciones.—He combatido el de d' Oksza desde que, frustradas mis tentativas para reducirlo á condiciones aceptables, comprendí que era imposible mejorarlo; y persistiré en esta ingrata labor, aun cuando llegue á consumarse aquél, si no ya para salvar al país del oneroso tributo que le habrá impuesto, para definir la responsabilidad de los que, pudiendo y debiendo evitarlo, dejaron que la ponderosa carga agravara la angustiosa situación de nuestro Erario, y para procurar que la Legislatura venidera no aumente nuevas cadenas á las forjadas para esclavizarnos.

Nada he dicho sobre los antecedentes é historia del contrato, ni sobre otras incidencias importantes conexiónadas con él, que en mucho contribuirían á ilustrarlo. Hablaré de ellos, cuando cesen los inconvenientes personales y de pública utilidad que me impiden hacerlo por ahora, y cuando serenado el juicio de la opinión, sea posible obtener de ella un fallo desapasionado.

En el día, la situación del enojoso asunto me parece clara y perceptible para las miradas menos perspicaces. El arreglo sobre conversión y amortización de la deuda externa que se anuncia haberse efectuado, facilitará la colocación del empréstito d' Oksza, y, obtenido el dinero necesario, el contrato sobre el ferrocarril del Sur quedará consumado, á pesar de la resolución del Gobierno que lo declaró resuelto; y la Nación no contará ni con la insuficiente garantía destinada á asegurar el fiel cumplimiento de las obligaciones contraídas y los valiosos intereses comprometidos en la anterior empresa fracasada, porque, por más que se diga para oscurecer la evidencia, el depósito no se ha hecho de manera legal y capaz

de constituir una caución verdadera y efectiva, y se habrá malogrado la oportunidad adecuada para reparar un mal que parecía irreparable.

Pero ¿qué importa que la ley quede violada, menospreciada la resolución gubernativa, vilipendiada la dignidad nacional y sacrificados intereses trascendentales de la República, si, en cambio de cosas tan baladíes, se ha iniciado el restablecimiento del crédito público externo, empezándose á recoger los *codiciados* frutos de su empleo *prudente y atinado*, y, sobre todo, llenándose así el capítulo principal del programa de la presente Administración progresista? Nada, por cierto, si es verdad que no hay ventaja comparable al restablecimiento del crédito, y si este bien es superior *al descubrimiento de nuevas Islas de Chincha*, ó de inagotables depósitos de oro, en nuestros territorios.

Camila Pance.



ERRATAS NOTABLES.

PAG.	LINEA	DICE	DEBE DECIR
3	13	inquen	hinquen
60	19	<i>tengan</i>	<i>sobrevengan</i>
82	23	350	950
85	33	por medio	promedio
119	37	y unídese por un punto dos períodos que debían estar separados.	y unídese dos períodos que debían estar separados por un punto.
