

35-SARA

◁ INFORME ▷

DE

EL DEPOSITARIO

— DEL —

Ferrocarril del Sur.



— GUAYAQUIL. 1892. —

IMPRENTA DE LA NACION.

CALLE DEL MALECÓN, NUM. 7. (CIUDAD VIEJA),

Al Público.

EL 21 del mes próximo pasado dirigí un Oficio al H. Señor Ministro de Obras Públicas, comunicando al Supremo Gobierno que había sido nombrado Depositario Judicial del Ferrocarril del Sur, y que, desde el 15 del propio mes me hallaba en posesión de dicho cargo. Al mismo tiempo anuncié á su Señoría mi propósito de publicar mensualmente un *Cuadro estadístico* del tráfico y explotación del ferrocarril.

Y el 6 del presente mes recibí un Oficio del referido Señor Ministro en el cual me comunicaba haber puesto en conocimiento de S. E. el Presidente de la República, el contenido de mi expresado oficio, y que, el Supremo Gobierno aprobaba y aplaudía la idea de publicar mensualmente un *Cuadro estadístico* del movimiento del ferrocarril.

Por ser ya conocidos del público, omito el transcribir los oficios mencionados y lo hago sólo del que últimamente he dirigido al prenotado Señor Ministro, anunciando mi renuncia y adjuntando el Informe del movimiento del ferrocarril y de las operaciones con él relacionadas.

Doy á luz esos documentos para que se juzgue con imparcialidad y justicia. Respeto el fallo de la opinión pública; y como deseo oír su voz en este asunto, que tanto ha inquietado los ánimos de todos, ofrezco sin reserva las operaciones del ferrocarril, en la 2.^a quincena del mes de Septiembre, á fin de que se conozcan los hechos y se pueda juzgar con conocimiento de

causa. Protesto, eso sí, la honradez en todos mis actos; y si en algo hubiere errado, atribúyase á ignorancia, que nó á mala fé.

Hé aquí el oficio á que me refiero:—

Guayaquil, Octubre 8 de 1892.—

Al Honorable Señor Ministro de Obras Públicas:

Acuso recibo del atento oficio de US. H. fechado en ésa el veintiocho del mes próximo pasado, y contraído á comunicarme haber puesto en conocimiento del Excelentísimo Señor Presidente mis propósitos de publicar, en calidad de Depositario Judicial del Ferrocarril del Sur, un *Cuadro estadístico* del tráfico y explotación de la expresada línea; y que, esa mi idea, ha merecido no sólo la aprobación del Gobierno sino su aplauso; pues dicha publicación viene á satisfacer una imperiosa necesidad, tanto por lo que respecta á la dirección económica de la empresa, como para premunir á la Administración Pública y sus agentes de cualesquiera cargos que pudieran sobrevenir relativamente á los rendimientos del ferrocarril.

Efectivamente, Señor Ministro, la publicación en referencia pone de manifiesto tanto la dirección económica, como los rendimientos de dicho ferrocarril, en la quincena comprendida entre el quince y el treinta del mes de Septiembre último, la cual corresponde exactamente á los días que llevo de administración. Y consecuente con la idea manifestada á US. H., ofrezco hoy al Supremo Gobierno y al público los primeros *Cuadros estadísticos* del tráfico y explotación del Ferrocarril de Durán á Chimbo, en la quincena á que me refiero. Al hacerlo, presento el fiel testimonio de mis actos en el delicado y difícil cargo que se me ha confiado; y sin rehuir la fiscalización que de ellos se haga, los pongo de relieve para que sean examinados á la luz de la verdad y de la justicia.

Tanto los *Cuadros* como la cuenta circunstanciada que, entre otros varios informes acompaño al presente Oficio, indicarán á US. H. la religiosidad con que se ha procedido en todo, además de la porlija razón que se ha llevado de los fondos que han entrado en caja.

A fin de que se conozca el estado en que actualmente se encuentra nuestro Ferrocarril y se sepa lo que es él y lo que verdaderamente produce, acompaño una serie de datos, explicaciones y comentarios.

Ese trabajo, fruto del perfecto conocimiento que tengo de la expresada línea y del estudio honrado y concienzudo de sus necesidades, reformas y de los medios que tiene de vida y de desenvolvimiento, dará á US. H., una idea exacta, y, si se quiere, desconsoladora, de lo que es en verdad este pedazo de ferrocarril que tenemos.

Nuestro ferrocarril apenas puede llamarse tal, Señor Ministro: tiene por principio la orilla opuesta á la ciudad de Guayaquil y vá á terminar al pié de la cordillera, en un punto á donde no llega hoy en día la planta del viajero: mejor dicho, es un ferrocarril que no tiene principio ni fin. Parece una paradoja, pero es la verdad. Hoy mismo, para que no se

suspendiera el tráfico, ha habido necesidad de tomar en arrendamiento un vapor; y con todo de que la pensión conductiva es moderada, su presupuesto asciende á la suma de *novecientos veinte sures* mensuales, amén del gasto de combustible y de los sueldos del Contador y Bodeguero. Solamente el paso del río representa un desembolso de S. 1,390.00 al mes. Además, el estado de la línea no puede ser más ruinoso, ni más alarmante. De Yaguachi á Chimbo los rieles son viejísimos y de gastados tocan yá con el durmiente; sus puentes de madera no ofrecen seguridad alguna y no veo lejano el día de que lamentemos una desgracia; los durmientes hay que renovarlos casi en su totalidad. En fin, Señor Ministro, es un ferrocarril que requiere una reparación completa.

No dudo que puesto en buenas condiciones de servicio, es decir, gastando en él al rededor de *cien mil sures*, daría para su sostenimiento y para una buena administración, y quizá dejaría una pequeña utilidad. Este ferrocarril, no tendría razón de ser sin la perspectiva de que se lo continúe hasta el interior de la República; y si esto no sucede, jamás pasará, Señor Ministro, de ser un ferrocarril puesto al servicio de cuatro haciendas y de tres poblaciones pequeñas del tránsito; éstas y aquéllas son las únicas sostenedoras del ferrocarril; ¿y serán por sí sólas suficientemente ricas para sostenerlo como se debe y para dejar márgen á una utilidad? Si hay alguna persona que lo crea de buena fé, Señor Ministro, ésa sería la llamada á ponerse al frente de ésta Administración.

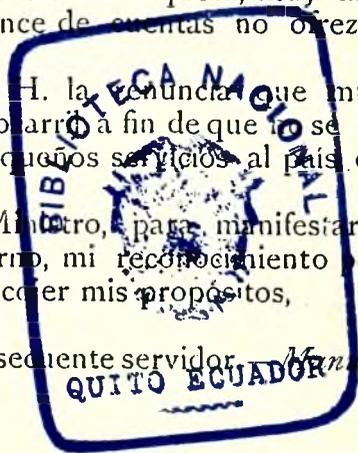
En vista de las excepcionales circunstancias por las cuales atraviesa hoy en día la Administración del ferrocarril que está á mi cargo; y en guarda de mi responsabilidad, reputación y buen nombre, que estimo más que á la vida, he resuelto hacer renuncia formal del cargo de Depositario, con el cual he sido honrado. Esta renuncia será elevada al conocimiento del Señor Juez, tan luego como el público conozca los pormenores de mi precaria administración, para que pueda fallar con conocimiento de causa.

Al anunciar á US. H. mi resolución de dimitir el cargo de Depositario del ferrocarril, hago presente al Supremo Gobierno que élla obedece á eludir mi responsabilidad y salvar mi nombre; pues, las condiciones del ferrocarril son tales, económicamente hablando, que ningún hombre honrado puede aceptarlas. El presupuesto de gastos no está en relación con las entradas; y con la idea generalmente aceptada de que el corto trayecto de ferrocarril que tenemos es un venero inagotable de riqueza, muy mal parado quedará un Depositario que en su balance de cuentas no ofrezca un buen saldo á favor.

He creído necesario el razonar, ante US. H. la renuncia que muy en breve haré del cargo de Depositario del ferrocarril á fin de que no se la atribuya á falta de voluntad de prestar mis pequeños servicios al país en el desempeño de tan importante cometido.

Aprovecho de esta oportunidad, Señor Ministro, para manifestar á S. E. el Presidente de la República y á su Gobierno, mi reconocimiento por la aprobación y aplauso con que se han servido acoger mis propósitos,

Me suscribo de US. H. su atento y obsequente servidor, *Manuel Sarasti*.



Estos mismos conceptos se verán en el curso del Informe que publico; y se verán confirmados con la lógica inflexible de los números, la cual no se presta á sofisticas argumentaciones.

Mucho se ha hablado, mucho se ha escrito acerca de los caudales que produce nuestro esbozo de ferrocarril; á granel y sin discernimiento alguno se han asentado cifras y cada cual ha fijado sus rendimientos como más en voluntad le ha venido. No ha faltado quien, sin rubor alguno, haya dicho que el ferrocarril produce *nueve mil suces libres por semana*; y que esto lo haya expresado un hombre inteligente, es cosa que no cabe en la cabeza. *¡Nueve mil suces libres por semana!* A la mano tenemos, pues, los capitales suficientes para acometer la grande obra. Con los *cuatrocientos treinta y dos mil suces anuales* que nuestro *gran calculador* hace producir al ferrocarril, á más de los *doscientos mil* asignados por el último Congreso, no tenemos para qué solicitar el capital extranjero para llevar adelante la construcción del ferrocarril.

El Supremo Gobierno está obligado á poner al frente de la Administración del ferrocarril á quien daría á las rentas nacionales, ésa no despreciable cantidad al año. Si no lo hace, no obrará con la cordura que aconseja el patriotismo.

Pero, como yo, seguramente por mi poca habilidad en esto de manejo de ferrocarriles, no he podido, ni podré en lo sucesivo dar rendimiento alguno *libre* de la explotación de nuestra línea, he renunciado el cargo de Depositario Administrador que el Juez se sirvió concederme. No acepto de ninguna manera que se ponga en tela de juicio mi honradez; y, aunque, talvez por caridad, me la concede el Corresponsal de «El Tiempo», al tratar del asunto del Secuestro del ferrocarril, no sería extraño que, más tarde, el mismo *Silvio*, dando al traste con esa caridad, me señalase un puesto en el escalafón de los ladrones.

A propósito de la Correspondencia de *Silvio*, no dejaré de manifestar que ha estado en un error al suponer que he sido empleado de la Compañía de ferrocarril. Jamás he recibido sueldo de ella. Cuando se practicaban los trabajos del ferrocarril, tuve un contrato de desmonte, y, mal que me pese, de él no saqué sino la pérdida de cuatro años de trabajo. Hago esta aclaración nó porque crea yo que hubiera hecho mal en ser empleado de la Compañía de Ferrocarril, sinó, porque cuando se exponen los hechos, debe decirse siempre la verdad.

Dice *Silvio* que el triunfo alcanzado por la Nación, gracias á la energía y defensa esmerada del Abogado del Fisco, no considera de ninguna significación por el hecho de haber recaído el nombramiento de Depositario del ferrocarril en mi persona. Ya es, pues, un acontecimiento de alta importancia; pues que, como se verá de la renuncia que transcribo, pido al Señor Juez Letrado de Hacienda que nombre á la *mayor brevedad* la persona que ha de reemplazarme en el cargo que desempeño.

Hago votos sí, para que el Depositario que me subrogue, empiece su administración por acopiar en caja los *nueve mil suces libres por semana* que dá el ferrocarril, según el cálculo de un *eximio financista*, ó, cuando menos, los *quinze mil al año*, que tan moderadamente calcula *Silvio*.

El caballo de batalla de los celosos guardianes de las rentas nacionales, ha sido, al tratarse del asunto de secuestro, que yo en calidad de Depositario del Ferrocarril del Sur, debía haber tenido una cuantiosa fortuna en bienes raíces, para poder responder con ella de los caudales que produce.

No conozco tal disposición de la ley; y si alguna caución se me hubiera exigido, no me habrían faltado las garantías necesarias que respondiesen de las *fabulosas* cantidades que iba á percibir como Depositario del referido ferrocarril.

Al ofrecer al público el Informe de las operaciones del ferrocarril en la 2ª quincena del mes de Septiembre, lo hago animado del más vehemente deseo de que se las examine rigurosamente, á fin de que se denuncien las incorrecciones en que haya incurrido y se haga efectiva mi responsabilidad legal.

MANUEL SARASTI.

RENUNCIA

BIBLIOTECA NACIONAL
QUITO-ECUADOR

Sr. J. L. de H.

Habiendo ocupado, como secuestre, el Ferrocarril del Sur, embargado por mandato de usted, me encuentro sin los medios necesarios para conservarlo de una manera adecuada al objeto de esa vía de comunicación, pues la proximidad de la estación lluviosa exige, para la continuación del tráfico, reparaciones que no pueden verificarse sino con un capital, que no he recibido.

Por lo cual, y por otras causas que me obligan imprescindiblemente á ausentarme de esta ciudad por algún tiempo, renuncio el referido cargo y suplico á usted, que aceptando mi renuncia, nombre á la mayor brevedad, la persona que ha de reemplazarme.

Otrosí: pido á Ud. que se digne señalar el honorario que me corresponda por el tiempo que desempeñe el cargo de Depositario.—*Manuel Sarasti.*

Informe DEL DEPOSITARIO DEL

Ferrocarril del Sur.

Secuestro.

EL día 30 de Agosto fuí notificado por el Escribano señor don Santiago Vallejo con el nombramiento de Depositario del Ferrocarril, que se había hecho en mi persona.

Una vez aceptado el cargo interpose una solicitud al Juez pidiendo lo siguiente:

- 1° Facultad para continuar el tráfico del ferrocarril;
- 2° Que se practicaran los inventarios y valuaciones de los objetos que se me entregaren, nombrándose para el efecto los peritos respectivos; y
- 3° Que se me fijara el honorario por el desempeño de mi cometido.

El 5 de Septiembre proveyó á mi solicitud el Señor Juez, decretando favorablemente en cuanto al 1° y 2° punto, mas en cuanto al 3° manifestó que siendo un Juez Delegado, no estaba en su competencia el señalar honorario alguno, y que, tan luego como se practicara la diligencia de secuestro, se devolviera el deprecatorio al Señor Juez de la causa para que porveyera lo conveniente.

Notificadas las partes para que señalaran sus peritos respectivos, se procedió á su nombramiento. Por ausencia de uno y por excusa de otro no pudo practicarse la diligencia de secuestro, puesto que el Sr. Juez había decretado que él tuviera su efecto previa tasación é inventario.

Como la tardanza en llegar á esta ciudad el perito nombrado por el Señor Agente Fiscal retardaba indefinidamente el secuestro, y como no se había nombrado otro perito en reemplazo del excusado, el Señor Agente Fiscal solicitó del Juez que se procediera al secuestro del ferrocarril sin per-

juicio de que después de practicado se hicieran los inventarios y avalúos. El Juez decretó que se secuestrara el ferrocarril, y que después se llevara adelante el avalúo ordenado. Y, por fin, el 14 de Septiembre á las ocho de la mañana fui notificado por el Alguacil Mayor para que me constituyera en Durán, pues que se iba á practicar la diligencia ordenada.

En efecto, á las nueve de la mañana del día 14, el Sr. Alguacil Mayor en asocio del Señor Agente Fiscal, Secretario primero de Hacienda y el suscrito Depositario, nos constituimos en Durán en el local de la Superintendencia del ferrocarril, para que se extendiera el acta de secuestro. Se practicó, pues, la diligencia ordenada y continuó la comisión su viaje hasta Chimbo dándome posesión en todas las oficinas del tránsito. En Chimbo, término del viaje, se extendió otra acta análoga á la extendida en Durán y quedó consumado el secuestro.



Administración.

Tren de empleados.

EL 15 de Septiembre entré, pues, de lleno en la Administración del ferrocarril. Tomé nota de todos los empleados que estaban al servicio de dicha línea, recorrí las estaciones, averigüé las necesidades é inquirí las reformas susceptibles para una buena administración.

Debo manifestar que el servicio administrativo, tal cual lo había tenido establecido la Compañía de Ferrocarril, no dejaba nada que desear. Todas las Estaciones estaban bien servidas y sus empleados aptos y versados en el desempeño de sus cargos, eran una garantía para mi administración. Noté que los Jefes de Estación en las principales Oficinas eran telegrafistas al mismo tiempo y servían ambos empleos por un sueldo moderado. Los conductores de los trenes, jefe de carga, maquinistas, fogoneros y breteros, son gente escogida y diestra, aleccionada por largos años de práctica en ese trabajo; en la Factoría de Yaguachi todos son maestros en su oficio y el Jefe del Taller es de lo más notable que tiene el país como mecánico: eximio es en su profesión y dudo que tengamos quien lo aventaje.

Este tren de empleados debía, pues, servirme de mucho y resolví continuar con él, como prenda segura de buen gobierno. Efectivamente, el servicio es correcto y el desempeño de cada uno de ellos inmejorable. Con todo, he suprimido algunos empleados que, con ser exelentes, no me han parecido absolutamente necesarios.

Estos han quedado reducidos á 38. La Oficina de Guayaquil tiene 5 empleados, además de aquellos.

Hé aquí sus nombres y sus respectivas dotaciones:

PROCEDENCIA.	DESTINOS.	NOMBRES.	SUELDO.
De Durán á Chimbo	Superintendente	Señor J. Vallarino	S. 350 00
Durán.	Jefe de Estación	Samuel Mayer.	„ 80 00
„	Jefe de Patio y Bodeguero.	A. Toro Mazote.	„ 60 00
„	Telegrafista.	Leopoldo Latorre.	„ 50 00
„	Guardián de Noche	Antonio López.	„ 35 00
„	Paje de la Estación	Victor López.	„ 24 00
Casiguana	Guardián del Cambio.	Antonio Crespo	„ 30 00
Yaguachi	Jefe del Taller	J. J. Ladd.	„ 250 00
„	Anotador del Taller	M. Guiria.	„ 60 00
„	Jefe de Estación	Luis Gallinar.	„ 60 00
„	Fogonero del Taller.	J.Y. Salavarría	„ 50 00
„	Guardián del Taller	L. Mosca.	„ 45 00
„	Guardián de la Estación	Carlos Heredia.	„ 30 00
„	Guardián del Puente	Ambrosio Branvilla.	„ 40 00
Chobo	Jefe de Estación	Miguel L. Jaramillo.	„ 10 00
Milagro	Jefe de Estación y Telegrafista....	Enrique Muñoz.	„ 70 00
„	Guardián de la Estación.	J. Muñoz.	„ 20 00
„	Conductor del Tren	Victor Auza.	„ 60 00
Naranjito	Jefe de Estación y Telegrafista...	Felipe L. Medina.	„ 60 00
Barraganetal	Guardián del Cambio.	J. Landázuri.	„ 35 00
Chimbo	Jefe de Estación	Alvaro H. Alvarado.	„ 80 00
„	Guardián de la Estación.	N. Quiroz	„ 35 00
„	Conductor del Tren	Antonio Núñez	„ 100 00
„	Jefe de Carga	R. Abad	„ 50 00
Durán é intermedios.	Corredor de Máquina	Guillermo Ladd	„ 120 00
„	Corredor de Máquina	Luis Geovo	„ 120 00
„	Corredor de Máquina	F. Cavanillas	„ 100 00
„	Fogonero	A. Salavarría	„ 50 00
„	Fogonero	M. Ramos	„ 50 00
„	Fogonero	M. Vilela	„ 50 00
„	Fogonero	M. Suárez	„ 50 00
„	Bretero	Juan Rondoy	„ 30 00
„	Bretero	José Ortega	„ 30 00
„	Bretero	Fidel Chinga	„ 30 00
„	Bretero	Jacinto Morán	„ 30 00
„	Bretero	Manuel Benitez	„ 30 00
„	Bretero	Ignacio Heredia	„ 30 00
„	Inspector de Trenes.	A. Martínez	„ 80 00
Oficina de Guayaquil	Cajero y Tenedor de Libros	L. Mercado	„ 200 00
„	Anotador del Tráfico	E. Ferrusola	„ 140 00
„	Corredor y Cobrador	V. Villavicencio	„ 100 00
„	Boletero de Guayaquil	J. Motin	„ 30 00
„	Portero y paje de la Oficina	R. Sálas	„ 16 00
SUMAN			S. 2.970 00

Según este presupuesto se han hecho los pagos en la quincena comprendida entre el 15 y 30 del mes próximo pasado.

Para el mes entrante he hecho algunos cambios y supresiones en el personal prenotado y queda establecido de la siguiente manera:

PROCEDENCIA.	DESTINOS.		NOMBRES.	SUELDOS.
De Durán á Chimbo	Superintendente	1	Señor Juan Vallarino	S. 350 00
Durán.	Jefe de Estación y Jefe de Patio.	2	Samuel Mayer.	" 100 00
"	Telegrafista y Guardián de Noche.	3	J. Ignacio Borja.	" 70 00
"	Paje de la Estación	4	Victor López.	" 16 00
Casiguana	Guardián del Cambio.	5	Antonio Crespo	" 30 00
Yaguachi	Jefe del Taller	6	J. J. Ladd.	" 250 00
"	Fogonero del Taller.	7	J. Y. Salavarría	" 50 00
"	Guardián del Taller	8	L. Mosca.	" 45 00
"	Guardián de la Estación	9	Carlos Heredia.	" 30 00
"	Guardián del Puente	10	Ambrosio Branvilla.	" 40 00
"	Jefe de Estación y Anotador del Taller	11	Augusto Martínez	" 100 00
Chobo	Jefe de Estación	12	Miguel L. Jaramillo.	" 10 00
Milagro	Jefe de Estación y Telegrafista...	13	Enrique Muñoz.	" 80 00
"	Guardián de la Estación.	14	J. Muñoz.	" 20 00
"	Conductor del Tren	15	Victor Auza.	" 60 00
Naranjito	Jefe de Estación y Telegrafista...	16	Felipe L. Medina.	" 60 00
Barraganetal	Guardián del Cambio.	17	J. Landázuri.	" 35 00
Chimbo	Jefe de Estación	18	Alvaro H. Alvarado.	" 80 00
"	Conductor del Tren	19	Antonio Núñez	" 100 00
"	Jefe de Carga	20	R. Abad	" 50 00
"	Guardián de la Estación.	21	N. Quiroz	" 35 00
Durán é intermedios.	Corredor de Máquina	22	Guillermo Ladd	" 120 00
"	Corredor de Máquina	23	Luis Geovo	" 120 00
"	Corredor de Máquina	24	F. Cavanillas	" 100 00
"	Fogonero	25	A. Salavarría	" 50 00
"	Fogonero	26	M. Ramos	" 50 00
"	Fogonero	27	M. Vilela	" 50 00
"	Fogonero	28	M. Suárez	" 50 00
"	Bretero	29	Juan Rondoy	" 30 00
"	Bretero	30	José Ortega	" 30 00
"	Bretero	31	Fidel Chinga	" 30 00
"	Bretero	32	Manuel Benitez	" 30 00
"	Bretero	33	Ignacio Heredia	" 30 00
"	Bretero	34	Jacinto Morán	" 30 00
"	Inspector de Trenes.	35	Enrique Bergeot.	" 60 00
Oficina de Guayaquil	Cajero y Tenedor de Libros	1	Leopoldo Mercado	" 200 00
"	Anotador del Tráfico	2	Eleodoro Ferrusola.	" 140 00
"	Corredor y Cobrador	3	Vicente Villavicencio	" 100 00
"	Amanuense y Boletero	4	Jorge Motin	" 30 00
"	Paje de la Oficina	5	Roberto Sálas	" 16 00
SUMAN				S. 2.877 00

Como se vé, en el presupuesto para el mes de Octubre se ha hecho una economía de S. 113.00, de este modo: El Jefe de Estación de Durán tenía una dotación de S. 80 al mes y el Jefe de Patio 60; este empleo se ha reconcentrado en el del Jefe de Estación, aumentándole 20 sucres de sueldo; y así se ha hecho una economía de S. 40 —El Telegrafista de la misma Estación tenía S. 50 de sueldo y el Guardián de Noche 35; he reconcentrado este cargo en el del telegrafista, aumentándole S. 20 en su dotación y hemos economizado de esta manera S. 15.—El Jefe de Estación de Yaguachi ganaba S. 60 al mes y el Anotador del Taller otros 60; este empleo lo servirá también el Jefe de Estación por un sueldo de S. 100, y esto nos dá un ahorro de S. 20 al mes.—El Inspector de trenes ganaba S. 80; este empleado ha sido sustituido por otro que hace el mismo servicio por S. 60, dándonos una economía de S. 20.—Al paje de la Estación de Duran se le ha rebajado su sueldo á S. 16, economizándose 8 al mes.—Pero se ha aumentado en S. 10 el sueldo del Jefe de Estación del Milagro. Así que, la economía queda reducida á S. 93.00 al mes; y no me ha sido posible llegar á más á despecho de mis deseos de hacer las mayores economías.

Producto de la explotación.

LA explotación del ferrocarril ha producido en esta quincena, la suma de S. 4.386,85. Hé aquí el *máximum* de los rendimientos del Ferrocarril del Sur; y digo *máximum*, porque no creo que pueda llegarse más allá. Hemos explotado una de las buenas quincenas del año; las remesas de azúcar de los Ingenios han montado á la no despreciable cantidad de 4.392 qq.; el tráfico de carga de las poblaciones y haciendas del tránsito no ha sido malo relativamente; y el movimiento de pasajeros, en relación á las poblaciones que hacen el comercio con Guayaquil y el interior, no puede ser más satisfactorio. Y con ésto y todo el producido de la quincena apenas monta á la suma de S. 4.386,85.

Esta cifra debe de ser un cruel desengaño para aquellos que han tenido á nuestro ferrocarril como un manantial que vierte el dinero en corrientes capaces de inundar medio mundo; para aquellos *calculadores* á humo de paja, que apenas si saben la posición topográfica del ferrocarril y el tráfico que tiene y ya saben calcular sus productos.

Pues esa cifra, insignificante para muchos, para mí es sorprendente; y estoy seguro que ningún ferrocarril en el mundo, dadas las condiciones del nuestro, el número de kilometros que recorre y los medios de desenvolvimiento que tiene, puede llegar jamás á esos rendimientos. No sé que exista algún ferrocarril que recorriendo 18 leguas de un territorio completamente incomunicado con los grandes centros productores, dé rendimientos capaces de sostener su tráfico; y el nuestro, en esas condiciones, casi, casi lo sostiene.

La sierra, que es el gran centro productor, no contribuye para su sostenimiento sino de una manera tan insignificante, que no vale la pena de tomarla en consideración. Apenas puede creerse que toda la carga del interior de la República, que ha traficado por el ferrocarril en esta quincena, ascienda á 518 bultos, que han dado un valor de S. 228,65. Ni puede ser de otro modo, careciendo completamente de caminos que la comuniquen con el ferrocarril.

Los S. 4.386,85 que ha producido la explotación de la línea en esta quincena, son dados casi en su totalidad, por cuatro haciendas y tres pequeñas poblaciones del tránsito; pues, sabido es de todos que las mercaderías que despacha Guayaquil para el interior, se transportan por el camino de Babahoyo.

¿Podrá producir más un ferrocarril en estas condiciones? Lo repito; creo que difícilmente habrá otro que dé igual suma, incomunicado con los centros de producción.

Entiendo que la «Compañía de Ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil», al conservarlo con tanto empeño, no ha tenido en mira otro objeto que el tener una prenda para la consecución de un contrato que estaba en tela de juicio; pues, que si se le puede creer en su honradez y buena fé, como ne-



gocio, es ruinoso para cualquiera empresa, conservando el ferrocarril en perfecto estado de servicio.

Y la prueba de este mi aserto es, que tan luego como la Compañía del Ferrocarril tuvo noticia de que habían fracasado ante el Congreso las últimas negociaciones, manifestó gran empeño de que, cuanto antes, se practicara el secuestro ordenado.

Nuestro actual ferrocarril no tiene razón de ser, si no se lo ha de continuar al interior; ó, por lo menos, si no se abre un camino que lo comuniqué con esa importante y productora sección de la República.

No me alargaré más en este punto, pues que habrá bastante criterio para conocer cual es la verdadera situación del ferrocarril. El *producto bruto* anotado dará la medida de sus rendimientos y no habrá muchos que persistan de buena fé en la idea de que ellos son cuantiosos.

Además, no se crea tampoco que los S. 4,386.85, sean el tipo firme de productos quincenales. Desde el mes de Noviembre rebajarán en mucho, por la suspensión de las moliendas en los Ingenios de azúcar; y desde el mes de Diciembre hasta el mes de Mayo, rebajarán, por lo menos, en un 50 % con motivo del invierno, con el cual disminuye el tráfico de una manera muy considerable.

Gastos de explotación.

I.

Instalación de Oficina.

NADIE puede negar la utilidad de que la Administración del ferrocarril tenga su Oficina en Guayaquil; ésta es indispensable y apenas se podría atender á las necesidades diarias de la línea sin un centro de operaciones que esté en contacto con el público. Las personas que tienen de tratar asuntos relacionados con el ferrocarril no podrían, sin perjuicio propio, ocurrir á Durán para que fueran atendidas sus solicitudes; es á esta Oficina á donde el público y el comercio acuden á tomar datos, contratar sus fletes & &. Además, todos los Ingenios de azúcar y algunas haciendas del territorio que atraviesa el ferrocarril, llevan una cuenta con esta Oficina y diariamente hay que cobrar por fletes y allanar las dificultades que con este motivo se suscitan. Por otra parte, hay que atender á los pedidos cotidianos del Taller y de las Estaciones y hay que hacer compras de materiales & &. Así que, la Oficina en Guayaquil se impone como una necesidad. En vista de élla, mi primera operación fué la de establecer una Oficina Central, cuidando de que esté bien situada á fin de que el público la tenga siempre á la mano. Alguien me increpó por haber anunciado el que había abierto la Oficina en Guayaquil, y es por esto por lo que manifesto la necesidad de élla.

Como mi objeto al hacer esta publicación es el de ofrecer el Supremo Gobierno y al público una como *Memoria* de mis actos y de la inversión de los fondos que han entrado en caja, consigno á continuación una nota de los obje-

tos que constituyen la instalación y mobiliario de la Oficina, con sus correspondientes precios. Los comprobantes constan de respectivas cuentas las cuales se encuentran en esta Oficina á la disposición de quien quiera que desee tomar datos.

1		Armario para el archivo	S.	12 00
2		Asientos de escritorio	"	8 00
3	Cajas	Atadores de cartas	"	1 60
1		Brocha para copiador	"	0 50
1		Biblorhaptas	"	2 80
3		Borradores de caucho	"	0 50
4		Briseros	"	8 40
1		Cajón para guardar boletos	"	5 40
3		Canastos para papeles	"	4 20
2		Cantarillas para agua	"	0 80
3		Divisiones de pared	"	16 00
3		Escritorios	"	85 00
4		Escupideras	"	4 00
1		Filtro para agua	"	4 20
12		Ganchos para correspondencias	"	4 80
2		Id. „ sombreros	"	2 00
1		Letrero de la Oficina	"	10 00
24		Lápices negros y de color	"	1 60
5		Mesas	"	36 00
1		Id. para la prensa	"	6 00
3		Mamparones	"	60 00
6		Papeleras	"	6 20
5	Resmas	Papel de oficio y de cartas	"	18 20
12		Porta plumas	"	1 30
		Pintar y empapelar la Oficina	"	21 00
1		Prensa grande de copiar	"	50 00
2		Plumeros	"	3 20
1		Reja y arreglos en la balsa del vapor	"	60 00
2		Respaldares de porta plumas	"	1 40
5		Reglas	"	3 40
1.000		Sobres de oficio y cartas	"	8 20
12		Silletas	"	28 00
5		Tinteros dobles	"	12 50
3		Id. de un frasco	"	1 50
3	Litros	Tinta fija y de copia	"	4 30
1	Frasco	Id. carmín	"	0 60
1		Tinaja para agua	"	3 00
1		Tanque para id.	"	12 00
		Transporte de una caja de fierro	"	11 00
		Suman	S.	519 60

Este ha sido un gasto puramente ocasional y debía aplicarlo á gas-

tos generales, pero no lo he hecho, con el objeto de que tengan su cuenta separada la instalación y mobiliario de la oficina. Esta se encuentra perfectamente arreglada y el que después se haga cargo de ella, no tendrá que hacer desembolso alguno.

II.

Vapor.

GL presupuesto del vapor en la quincena que ha terminado asciende á S. 699. 95.

Uno de los graves inconvenientes de nuestro ferrocarril consiste en que hay que hacer la travesía del río de Guayaquil para llegar á su primera Estación; y esto sin disponer de vapor propio, lo cual nos fuerza á tomar uno en arrendamiento. El presupuesto del vapor importa al mes 1.390 sucres, de ésta manera:

Pensión conductiva del Vapor S.	920.00
Combustible, 180 tareas al mes á S. 2.00 tarea „	360.00
Sueldo del Contador „	70.00
id „ Bodeguero „	40.00
	<hr/>
Suman S.	1,390.00

Esto sin contar 3 centavos por quintal que se paga á la cuadrilla de Durán para el embarque: desembolso que hay que hacerlo, toda vez que los boletos de carga y pasaje se despachan hasta Guayaquil.

Como se ve, de los exíguos productos del ferrocarril tenemos que distraer la fuerte suma de S. 1,390.00 al mes para hacer el tráfico del río: esta es la cantidad que gastamos en el vapor "Pichincha", transporte de muy reducidas dimensiones y que apenas sirve para el objeto. ¿No sería más práctico y económico el comprar un vapor apropiado para este servicio? Entiendo que con S. 40.000, podría adquirir el Gobierno un transporte de las condiciones apetecidas: así ahorrará una buena suma de dinero y dará al mismo tiempo comodidades al público. Que el ferrocarril necesita de un buen vapor, no hay para qué decirlo; y es indudable también que vale más tenerlo en propiedad que en arrendamiento. Es, pues, de esperarse, que el Supremo Gobierno, cuanto antes emprenda en satisfacer esta imperiosa necesidad, seguro de que dará economía y buen servicio á la Administración del ferrocarril.

III.

Tráfico.

LOS gastos de tráfico en la presente quincena han ascendido á la suma de S. 2.058.72.

En esta cantidad están incluidos los sueldos de los empleados del

ferrocarril desde Durán á Chimbo, exceptuándose el del Jefe mecánico, que lo he aplicado á la cuenta del Taller. Además forma en los gastos del tráfico la cuenta del movimiento de carga en Durán.

Los gastos de tráfico en las quincenas siguientes habrán rebajado en un 50 p 8, más ó menos, del presupuesto de la presente quincena; pues que, de aquí para algún tiempo, la administración del ferrocarril dispondrá de todos los elementos necesarios para el tráfico, sin necesidad de entrar en ciertos gastos que por hoy nos hemos visto obligados á hacerlos. Además, la cuenta del movimiento de carga será también mucho menor, pues que suspendidas las molindas de los Ingenios de azúcar habrá que reducir la cuadrilla de Durán á la mitad.

Al dar cuenta del tren de empleados he anotado sus respectivos sueldos al mes, razón por la cual omito el transcribirlos en esta sección.

IV.

Taller.

LA cuenta del Taller de Yaguachi monta en la quincena que ha terminado á la suma de S. 968, 47. en las partidas siguientes:

Koke (3 sacos)	S. 15.00
Grasa (2 qq.)	19.20
Cuenta de herreros, carpinteros y fogoneros.....	409.96
Materiales remitidos al Taller, según cuentas pasadas	391.03
Sueldo del Jefe Mecánico	133.28
	<hr/>
Suman	S. 968.47

Aunque difícilmente se puede cercenar gran cosa de este presupuesto, rebajará en un tanto en las quincenas subsiguientes, pues se han suprimido algunos operarios. Nada satisfactorio es el estado del material rodante y las reparaciones de las máquinas y carros exigen un trabajo constante é ineludible.

V.

Reparación de la vía.

LA cuenta de reparaciones importa en la quincena S. 579.10; y la forman las siguientes partidas:

Cuadrilla de camineros á las órdenes de Manuel Caicho (Maestro caminero)	S. 284.60
--	-----------

Cuadrilla de camineros á las órdenes de N. Barnett (Sobrestante).....	S.	178.10
Compra de 194 durmientes á 60 cts. c/u	„	116.40
		<hr/>
Suman	S.	579.10

Al hacerse las reparaciones que el estado de la línea exige, este presupuesto no podría bajar en la próxima quincena de S. 1.200.00. Pero como para este gasto habría necesidad de un fondo de reserva en caja, del cual no dispongo, he ordenado la supresión de las expresadas cuadrillas y he suspendido la compra de durmientes. Estos y otros gastos, en los cuales emprendí inconscientemente, en vista sólo de la gran necesidad que había de no abandonar las reparaciones de la línea, han ocasionado el déficit de S. 1.573.90: déficit que quedará perfectamente explicado en el curso de este informe.

Es de advertir que el Maestro Caminero quedará recorriendo la línea con 4 hombres y reparando los puntos de más peligro, que no son escasos, por cierto. En el *Apéndice* que vá al final de este informe trataré este asunto y otros análogos, con el detenimiento que su importancia lo exige.

VI

Combustible.

DEL 15 al 30 se han comprado 219 tareas de leña, de las cuales sólo se han pagado en ésta quincena 119, en las partidas que siguen:

Septiembre 16.— 37 tareas de leña común, á S. 2.00 c/u	S.	74.00
„ 20.—14 tareas de leña de sabana á S. 2.20 „ „	„	30.80
„ 22.—43 tareas de leña de id. id.	„	92.40
„ 24.—15 id. id. id.	„	33.00
„ 24.— 5 id. id. de <i>algarrobo</i> á S. 2.40	„	12.00
„ 26.— 6 id. id. id.	„	14.40
		<hr/>
		256.60
Carga y descarga de 217 tareas de leña á razón de 20 cts tarea	„	43.40
		<hr/>
Suman	S.	300.00

Se han pagado dos tareas de menos.

VII.

Reparaciones del material rodante.

LOS gastos en las reparaciones del material rodante importan en la quincena S. 131.68; y consisten en lo siguiente:

Dos alfagías para reparación de carros á S. 6.50 c/u	S.	13.00
Madera para refacciones de carros & ^a	„	118.68
Suman	S.	131.68

Hay necesidad de reparar una gran parte de los carros de carga y muchos coches de pasajeros. Es imprescindible que el Gobierno tan luego como recupere el Ferrocarril, haga un pedido de carros de carga, de cerca y de plataforma. Día á día se vé la necesidad de ellos y ocurre muy á menudo que se piden 10 ó 15 carros para el transporte de maquinarias, leña ú otros artículos y no se puede atender oportunamente á dichas solicitudes, por estar la mayor parte de ellos en el Taller.

VIII.

Roza.

LA limpia de la línea importa S. 202.80 en esta quincena, de la manera siguiente:

Por la roza de 169 postes, desde el 955 al 1.124, á razón de S. 1.20 el poste	S.	202.80
---	----	--------

Es de suma necesidad el que esta roza se practique en toda la extensión de la línea antes de que se haya establecido el invierno; cosa que la veo sumamente difícil, porque no me es posible aumentar la cuadrilla encargada de ese trabajo por la falta absoluta de recursos. Si el Gobierno no arbitra los medios para llevar adelante ciertos trabajos, es muy probable que sobrevenga la suspensión del tráfico en el invierno. Yo salvo mi responsabilidad poniendo por delante la verdadera situación del ferrocarril.

IX.

Oficina central.

GL presupuesto de la Oficina monta en la quincena á la suma de S. 265.92, de éste modo:

Cajero y Tenedor de Libros	S.	100.00
Anotador del tráfico	"	70.00
Corredor, del 7 al 30 de Septiembre	"	79.92
Amanuense y boletero	"	16.00
		<hr/>
Suman	S.	265.92

Llamará la atención que el Corredor teniendo un sueldo de S. 100.00 al mes, haya alcanzado S. 79.92 en la quincena; pero hay que advertir que este empleado empezó á prestar sus servicios desde el 7 en la instalación de la Oficina; pues que, tan luego como acepté el cargo de Depositario, inicié esos trabajos, á fin de que una vez practicado el secuestro continuaran las operaciones del ferrocarril sin interrupción alguna.

X.

Gastos generales.

LA cuenta de gastos generales que ha ascendido en la quincena á S. 233.60, consta de las siguientes partidas:

A la Imprenta de "El Tiempo", por la publicación de dos avisos <i>Al público</i> , en varios días, y por la impresión de 500 tarjetas de <i>Pase franco</i>	S.	16.00
A la Imprenta de "La Nación", por la publicación de dos avisos <i>Al público</i> , por la impresión de 20 libros para <i>Despacho de carga</i> y de 4 <i>Guías generales</i>	"	81.00
A la Imprenta de Gómez Hos. por la impresión de 500 cuadros <i>Resumen del producto diario del ferrocarril</i> , 500 id. <i>Carga recibida por tren de la fecha</i> , 500 <i>Recibos</i> y 300 timbrados en papel de Oficio	"	17.00
A la Imprenta «Comercial» por la publicación de dos avisos <i>Al público</i>	"	5.50
A la Imprenta de «Los Andes» por la publicación de dos avisos <i>Al público</i> , en varios días	"	6.00
A la Imprenta de «El Globo» por la publicación de dos avisos <i>Al público</i> , en varios días y por la impresión de unos carteles	"	12.00

Por varios artículos remitidos á las EstacionesS.	26.50
Gastos de un empleado en una comisión á Chimbo	2.00
Teléfono, arrendamiento de la Oficina y pago á tres car- gadores	53.60
Suman S.	<u>233.60</u>

Con esta partida queda cerrado el presupuesto de la 2ª quincena del presente mes. Ninguna cuenta de las expresadas hasta aquí ha sido pagada sin previo recibo del interesado; así que, todos los comprobantes están á la disposición de cualquiera persona que desée verlos.

RESUMEN DE GASTOS DE EXPLOTACION.

<i>Instalación y mobiliario S.</i>	519.60
<i>Vapor</i>	699.95
<i>Tráfico</i>	2,058.72
<i>Taller</i>	968.47
<i>Reparaciones de la línea</i>	579.10
<i>Combustible</i>	300.00
<i>Reparaciones del material rodante</i>	131.68
<i>Roza de la línea</i>	202.80
<i>Oficina central</i>	265.92
<i>Gastos generales</i>	233.60
<i>Suman S.</i>	<u>5,959.84</u>

<i>Gastos de explotación S.</i>	5,959.84
<i>Producido bruto de la explotación</i>	4,386.85
<i>Déficit. S.</i>	<u>1,572.99</u>

A nadie se le ocultará la razón de este déficit, pues que están por delante los gastos extraordinarios que ha habido que hacer, con motivo de iniciar una administración. Cuando me hice cargo de la administración del ferrocarril, no contaba con ningún elemento. Empecé por establecer la Oficina, cuya instalación y mobiliario cuesta hasta el día S. 519.60.

Se necesitaba de un vapor para el tráfico del río y se tomó uno en arrendamiento por la suma de *novecientos veinte sucses* al mes, fuera del gasto de combustible y de los sueldos del contador y bodeguero; todo lo cual importa en la quincena S. 699.95. Pero no carguemos toda esta cuenta á gasto extraordinario de mi administración, puesto que también la Compañía del ferrocarril tenia ese gasto; pero sí cargaré la diferencia que hay entre gasto y gasto. El presupuesto del «Chimbo» montaría en la quincena, más ó menos, á S. 400, calculando sus gastos al mes en 800. La cuenta del vapor «Pichincha» importa S. 699.95; hay pues un gasto extraordinario de S. 299.95 en la quincena.

Además, es indudable que la Compañía de ferrocarril ha dispuesto en este mes de un fondo de reserva para hacer frente, en un tanto, á los grandes gastos que demanda el prepararse para el invierno. Este fondo de reserva ha sido creado todos los años en el mes de Agosto por las fiestas de Yaguachi y del Milagro. Yo inicié mi administración con S. 177.70 producidos por el tren del 15 del presente, y tenía ya por delante la necesidad de restablecer las cuadrillas de camineros, principiar la roza de la línea, hacer acopio de leña, comprar durmientes & &. No es, pues, admirable, que al fin de la quincena me haya encontrado con un déficit de S. 1572.99: déficit que jamás lo habría tenido, si no hubiera estado influenciado por la idea de que el ferrocarril producía *nueve mil sucres libres por semana*; pero, por desgracia, gastada ya la quincena vine á convencerme de que, *ni el producto bruto al mes*, en verano, llegaba á esa cantidad.

¡Lamentable error de la inexperiencia y de la ignorancia!

Este déficit me ha obligado á aplazar el pago de sueldos á los empleados de mayor dotación, para cubrirlos con los rendimientos de los primeros días de la próxima quincena.

Digo, pues, que los productos del ferrocarril apenas dan para sostener el tren de empleados, el tráfico natural, el taller y una pequeña cuadrilla de reparaciones.

Pero de esta manera nuestro ferrocarril no podrá existir por mucho tiempo y estoy cierto de que, si no se emprende en reparaciones serias y prontas, antes de cinco años se habrá perdido por completo.

Cualquiera administración que salga de sus gastos naturales tendrá forzosamente un déficit de 2500 á 3000 sucres mensuales.

Después de pocos días habré dejado de ser el Administrador del ferrocarril y quien quiera que me reemplace en el cargo que desempeño, se convencerá de la verdad de éste mi informe.

Los insertos *Cuadros estadísticos* del tráfico y explotación del ferrocarril en esta quincena de mi Administración, presentan de bulto y con todos sus detalles los productos de la expresada vía. Esos cuadros, al mismo tiempo, manifestarán al Supremo Gobierno y al público, el nimio cuidado y suma escrupulosidad con que se lleva el movimiento diario del ferrocarril que administro.

Precios convenidos con las Haciendas é Ingenios.

Publico á continuación los precios que pagan los Ingenios de azúcar y algunas haciendas. Las concesiones que se han hecho, obedecen á favo-

recer en un tanto á los que, en verdad, sostienen el ferrocarril; además, de esa manera se impide el que los productores en grande, remitan sus artículos por el río del Milagro.

Hé aquí las concesiones:

«INGENIO CHOBO».—(Distancia de Durán, 30 k.)

Azúcar y toda clase de carga.—De Guayaquil á «Chobo» y viceversa, por qq. 15 cts. y por carro S. 20.00



«INGENIO MATILDE».—(Distancia de Durán, 32 k. 71 mts.)

Azúcar.—De la «Matilde» á Guayaquil 16 cts. el qq.

Alcohol.—Damajuanas de 9 galones 30 „ c. u.

„ „ „ 5 „ 20 „ „

Carga de toda clase.—De Guayaquil á la «Matilde». 18 „ el qq.

Madera en bruto, como alfagías, calces, riostras, cuerdas, mangles, estacas, etc., pagarán S. 20.00 por carro.

Las damajuanas vacías que se devuelvan á la «Matilde», serán transportadas gratis, mediante el flete pagado por las llenas.

NOTA.—Los fletes no especificados aquí, se cobrarán como al Ingenio «Valdez».

«INGENIO VALDEZ».—(Distancia de Durán, 36 k.)

De Guayaquil al Ingenio 18 cts. el qq.

Azúcar.—Del Ingenio á Guayaquil 17 „ „ „

Durmientes 08 „ c. u.

Tablones de 2, á 2 1/2 pulgadas. 25 „ „

„ de menos á proporción.

Madera en bruto y artículos de poco valor, S. 20.00 por carro.

Por carros de plataforma de Durán al Ing. „ 15.00 (siendo la saltada en Durán por cuenta del Ingenio.)

Alcohol.— Damajuanas de 9 galones 30 cts. c. u.

„ „ „ 5 „ 20 „ „

Las damajuanas vacías que se devuelvan al Ingenio, serán conducidas libres de flete, mediante el pago del flete anterior por las llenas.

La carga que se mande directamente á Durán en lanchas ó canoas, queda sujeta á pagar la saltada, pero nó la cargada á los carros, que se hará por cuenta de la Empresa.

NOTA.—Los precios para ó de «San Rafael», serán un 20 por ciento menos que los que designa la tarifa vigente, y lo mismo del Ingenio para otro punto.

«*SAN MIGUEL*».—(Distancia de Durán, 37 k.)

A esta Hacienda se convino en cobrar precios como al Milagro (ó del Milagro.)

HACIENDA DE VENECIA.—(Distancia de Durán, 65 k.)

Por carga de «Venecia» á Guayaquil, paga el qq. 29 centavos los artículos de 1ª clase y 26 cts. los de 2ª.

«*INGENIO MARIA*».—(Distancia de Durán, 51 k.)

Azucar del «Ingenio Maria» del Sr. Parducci, paga de Naranjito á Guayaquil 32½ cts. el qq.

Al ofrecer al Supremo Gobierno y al público el Informe de las operaciones del ferrocarril en la quincena comprendida entre el 15 y el 30 del presente mes, he manifestado la verdad de los hechos y las actuales condiciones de la expresada línea.

He cumplido con mi deber y espero tranquilo el fallo de la opinión pública.

Manuel Sarasti.



B.

PRODUCTO BRUTO del FERROCARRIL del SUR del 15 al 30 de Septiembre de 1892.

FECHAS.	DIAS.	Guayaquil.		Durán.		Yaguachi.		Chobo.		Milagro.		Venecia.		Naranjito.		Chimbo		Tránsito.		Cobrado.		Por cobrar.		Total general.	
		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.		S.	
Stbre. 15	Jueves	S.	48 40	S.	.....	S.	13 85	S.	.....	S.	14 30	S.	.....	S.	14 30	S.	.....	S.	86 85	S.	122 10	S.	55 60	S.	177 70
16	Viernes		91 10		.....		14 40		30 ..		28 50		.....		6 ..		.....		22 56		142 40		50 16		192 56
17	Sábado		49 60		.....		5 10		.....		96 70		.....		19 70		127 50		138 24		346 15		90 69		436 84
19	Lunes		108 50		16 20		18 10		.....		69 20		.....		11 15		.....		12 85		236 ..		.....		236 ..
20	Martes		64 30		.....		9 10		33 84		87 40		.....		59 47		146 35		110 06		400 79		109 73		510 52
21	Miércoles		105 60		.....		21 15		.....		48 20		.....		3 ..		.....		176 30		186 15		168 10		354 25
22	Jueves		36 ..		7 80		.....		24 75		9 10		.....		37 15		115 05		142 51		237 90		134 46		372 36
23	Viernes		96 45		9 20		21 75		1 50		39 15		.....		1 80		.....		76 90		180 75		66 ..		246 75
24	Sábado		67 40		40 ..		20 25		34 80		72 50		.....		6 90		96 85		93 65		294 55		137 80		432 35
26	Lunes		103 ..		6 70		55 75		20 98		67 65		.....		.....		.....		12 80		266 88		.....		266 88
27	Martes		25 90		.....		9 45		60 80		31 55		.....		28 80		95 55		77 72		228 15		101 62		329 77
28	Miércoles		88 60		46 82		3 55		6 40		78 20		.....		.....		.....		47 65		205 10		66 12		271 22
29	Jueves		68 75		6 80		9 40		.....		32 70		.....		7 85		77 40		39 10		242 ..		.....		242 ..
30	Viernes		141 75		7 10		19 60		2 90		33 60		.....		1 50		.....		111 20		226 75		90 90		317 65
		S.	1.095 35	S.	140 62	S.	221 45	S.	215 97	S.	708 75	S.	.....	S.	197 62	S.	658 70	S.	1.148 39	S.	3.315 67	S.	1.071 18	S.	4.386 85

GASTOS:

Gastos del Tráfico.		Gastos Vap. Pichincha		Taller,		Reparación de la Vía.		Combustible.		Reparación Matrl. rodante.		Roza.		Oficina central.		Gastos Generales.		TOTAL.					
S.	2.058 72	S.	699 95	S.	968 47	S.	579 10	S.	300 ..	S.	131 68	S.	202 80	S.	265 92	S.	233 60	S. 5.440 24					
																Gastos de Instalación.....		S.	343 20				
																Mobiliario		176 40		519 60		5.959 84	
																DÉFICIT.....						S. 1.572 99	

S. E. ú O.

Guayaquil, Septiembre 30 de 1892.

EL ADMINISTRADOR.

MANUEL SARASTI.

EL CAJERO Y TENEDOR DE LIBROS.

LEOPOLDO MERCADO.



C.

RECOPIACION

DEL CUADRO A. DE RESUMEN DE PRODUCTOS DEL FERROCARRIL DEL SUR

en la 2ª quincena de Septiembre de 1892.

ESTACIONES.	Pasajes Vendidos.	Valor de Pasajes.	Carga Varia. BULTOS.	Flete de Carga.	GANADO.		Flete de Ganado.	Azucar.	Flete de Azucar.	SAL.		Aves.	Valor.	TOTALES.
					Mayor.	Menor.				Bultos.	Valor.			
De Guayaquil á las otras Estaciones	681	S. 676 50	1.954	S. 390 25	5	1	S. 20 90	.....	S.	1	S. ... 20	2	S. ... 20	S. 1088 05
" Durán " " " "	63	48 20	200	83 62	4	.....	3 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135 02
" Yaguachi " " " "	313	180 60	252	33 75	.....	.....	.....	.....	.....	7	80	.....	.....	215 15
" Chobo " " " "	49	32 50	126	33 47	.....	.....	.....	1.000	150	.....	.....	.....	.....	215 97
" Milagro " " " "	497	369 60	1.716	311 65	9	2	20 50	8	75	.....	.....	3	25	702 75
" Naranjito " " " "	122	119 30	401	49 80	2	1	4 35	73	23 72	.....	.....	9	45	197 62
" Chimbo " " " "	147	151 60	518	228 65	67	203	272 30	.....	.....	.....	.....	68	3 80	656 35
Tránsito en toda la línea	1.872	S. 1.578 30	5.167	S. 1.131 19	87	207	S. 321 25	1.081	S. 174 47	8	S. 1 ...	82	S. 4 70	S. 3210 91
	273	241 20	1.587	360 19	23	2	26 25	3.292	546 10	3	1 ...	24	1 20	1175 94
	2.145	S. 1.819 50	6.754	S. 1.491 38	110	209	S. 347 50	4.373	S. 720 57	11	S. 2 ...	106	S. 5 90	S. 4386 85

Parte proporcional de cada Estación sobre la Venta de Pasajes y sus valores.

Distancias Kilométricas de Durán á las otras Estaciones.

	Tanto p. % sobre Pasajes Vendidos.	Tanto p. % sobre el valor de Pasajes vendidos.
Guayaquil.....	31,748 p. %	S. 37,180 p. %
Durán.....	2,937 "	2,649 "
Yaguachi.....	14,592 "	9,926 "
Chobo.....	2,285 "	1,786 "
Milagro.....	23,170 "	20,313 "
Naranjito.....	5,688 "	6,557 "
Chimbo.....	6,853 "	8,333 "
Transito.....	12,727 "	13,256 "
	100	S. 100

A Yaguachi.....	22 Kilts.
" Chobo.....	30 "
" Milagro.....	35,50 "
" Venecia.....	45.— "
" Naranjito.....	51,30 "
" Chimbo.....	91.— "

NOTA.—La Estación de Venecia está suprimida y toda su carga figura en tránsito.

Tonelaje de Bultos y de Azucar,

6.754 Bultos á 35 Kls. por cada uno, peso proporcional.....Ks. 236.396.
4.373 qq. Azucar á 46 Ks. cada uno....." 201.158.

Ks. 437.548. = 475 T. 60, Españolas de 920 Ks.

Flete de Bultos variosS. 1.491.38
Id. de Azucar " 720.57

S. 2.211.95, valor de 475 T. 60 de Carga varia y Azucar = á S. 4.65.09 la Tonelada.

Término medio proporcional de Bultos y Azucar por Kilometro = 5 T. 2.264

Promedio por Kilometro del Producto total de Pasajes y fletes & S.—48,20 71

S. E. ú O.

Apéndice.

VAPOR.

El que tenemos hoy al servicio del ferrocarril, deja mucho que desear. El tráfico es defectuoso, pues que apenas transporta con comodidad y sin riesgo, 400 qq; además, con 20 pasajeros de 1ª y otros tantos de 2ª está completamente lleno y hay necesidad de hacer un viaje expresamente con los pasajeros, para regresar por la carga. Hace, pues, tres viajes de Guayaquil á Durán, por término medio, ocasionando con esto un ingente gasto de combustible.

Como llevo ya manifestado, el Gobierno no debe trepidar en hacerse de un vapor apropiado para éste servicio. Así hará una gran economía y servirá al público como él lo merece.

TALLER.

Los gastos del Taller de Yaguachi, no podrán rebajar, mientras no se varíe el material rodante, sea siquiera en parte. El mal estado de carros, coches y máquinas demandan un trabajo diario y sumamente costoso, pues que los operarios ganan un jornal considerable, no siendo pocos los que tienen un diario de S. 4.00.

REPARACIONES DE LA VÍA.

En las reparaciones del ferrocarril hay que invertir un fuerte capital, si se quiere asegurar su existencia. Ruinoso es el estado de la línea, y sus reformas son de una necesidad imperiosa.

El señor Superintendente me pasó hace algunos días, una nota de los trabajos que, á su juicio, debían practicarse inmediatamente en la línea.

Hé aquí sus conceptos:

« Aproximándose el invierno, es necesario poner la línea férrea en las mejores condiciones posibles, para precaverse contra siniestros.—Cumpla, por lo tanto, con un deber, manifestando á Ud. los trabajos y reparaciones que son indispensables, y son:

1º Rozar la línea, cuyo trabajo se ha principiado ya;

2º Aumentar el número de peones en las cuadrillas de reparadores, para que al entrar el invierno se hayan ejecutado los trabajos de nivelación y reparación más importantes.—Todo trabajo á este respecto durante el invierno, es malo, más difícil y hasta peligroso.

3º Recorrer los puentes, principalmente los del Arenal y Agua Clara, á los que probablemente habrá que cambiar algunas piezas de madera, para cuyo trabajo es necesario organizar una cuadrilla especial.

4º Balastrar en varios puntos de la línea, y muy especialmente entre el Palmar y Naranjito, en una extensión como de siete kilómetros.

Para atender debidamente á los trabajos etc. que dejo indicados, se necesita una cantidad de durmientes, pues al nivelar la línea se descubren muchos inservibles que hay que mudar.—Debe proceder á comprar ya una cantidad de estos, que no bajen de ocho á diez mil, entregables en partidas de tres á cuatro mil al mes.

Pero sobre lo que tengo que llamar muy seriamente la atención es en el gran número de rieles que hay deteriorados entre Yaguachi y Chimbo, ó sea la línea vieja,— que constituyen un riesgo inminente.

Estimo que para mudar los rails que hay en mal estado, y los que sucesivamente se tienen que ir deteriorando, sería preciso una cantidad como para diez kilómetros de enrielladura, ó sean 500 toneladas de rails.—Siendo este un gasto de mucha consideración, á que no podrá atenderse con los productos naturales del ferrocarril, llamo la atención de Ud. sobre este punto, para que á su vez lo haga presente á quien convenga, para que se procure remediar el mal; pues constituye esto un peligro muy serio.

Hay otras obras importantes por ejecutarse, como los estribos de cal y canto en los muchos puentes que hay entre Yaguachi y Chimbo, de los que algunos se han ejecutado ya por la Compañía que acaba de dejar la administración del ferrocarril.—Esta obra es, sin embargo, aplazable, aunque á parte de la mayor seguridad que los estribos de albañilería darían á los puentes, el aplazamiento implica continuos gastos en madera para renovar caballetes que se hallan en malas condiciones, y en una cuadrilla especial para revisar dichos puentes.

Lo que pongo en conocimiento de Ud. en guarda de mi responsabilidad.—Soy muy atento S.S.—*Juan Vallarino.*»

Posteriormente se le comisionó al Maestro Caminero, para que hiciera un estudio de la línea y anotara los puntos que requerían reparación inmediata; y al mismo tiempo que hiciera un cálculo de la cantidad de durmientes que, más ó menos, sería necesaria para variar los que estuvieran en mal estado.

Su informe dice lo siguiente:

«Sr. Superintendente:

Cumpliendo con la comisión que se me ha encomendado digo á Ud lo siguiente:

Reparaciones.—Los puntos malos que necesitan reparación inmediata son:

Palmar.— del poste nº 330 al 370; entre estos postes lo más peligroso está entre el 357 y 363.—Del 378 al 381; del 460 al 475 (curva de Naranjito); del 743 al 756; del 875 al 893; del 900 al 1000 necesita nivelación, siendo los más urgentes del 924 al 926.—Del 950 al 953; del 1075 al 1077 (en un puente).

En el puente de *Agua clara*, en el extremo del lado de Chimbo, ha principiado á desplomarse un muro de piedra suelta que sostiene las puntas de los largueros. — Hoy no hay peligro, pero con el primer aguacero puede quedarse al descubierto.

Los cambios del Milagro y Naranjito necesitan componerse.

Durmientes.—Los durmientes que por lo menos se necesitan reponer entre Yaguachi y Chimbo son 38.400.—El cálculo está hecho á razón de 5 durmientes por riel, y como de poste á poste hay 8 rieles, son 40 durmientes de poste á poste.—Teniendo el kilometro más ó menos 16 postes, se necesitan 640 durmientes por kilometro y calculando sólo 60 kilómetros de Yaguachi á Chimbo, dá por resultado que por lo menos son los 38.400 durmientes los que se necesitan.

La cantidad de rieles que, *por el momento*, son indispensables para cambiar los más rotos, son ciento.

En el poste 920 hay un riel desunido como 5 ó 6 pulgadas, porque la chaveta se ha roto y *esto requiere inmediata reparación, porque hay un gran peligro.*

Esto es lo que puedo decir, cumpliendo con mi deber. — *Manuel Caicho.*»

Ya podrá verse, pues, cuál es la verdadera situación del ferrocarril y cuáles son sus necesidades. Cumpló con mi deber al manifestar los hechos, y no obraría bien si dejara de hacerlo.

Al mismo tiempo se verá también lo difícil de las circunstancias en que me encuentro, con obras de tanta magnitud por delante y sin ningún recurso para iniciarlas; pues, repito, los rendimientos del ferrocarril no dan para emprender en ningún trabajo serio.

Estos trabajos deben practicarse antes de que principie la estación de lluvias; y la línea debe estar perfectamente reparada hasta el mes de Diciembre.

Los gastos imprescindibles en cada uno de los tres meses que entran, serían los siguientes:

Roza de la línea	S. 400.00
Des cuadrillas de reparación de á 20 hombres cada una	„ 1250.00
Durmientes, 3000 al mes, cuando menos	„ 1800.00
Lastre, 120 carros á la semana	„ 750.00
	<hr/>
Suman	S. 4.200.00

Esto sin contar con el cambio de rieles, que puede aplazarse para después; y sin contar con el cálculo del Maestro caminero en cuanto á durmientes, el cual hace subir la cantidad que se necesita á la suma de 38.400. Esta sola compra importaría S. 23,040.00.

De manera que, por lo pronto, nada se podría hacer en materia de reparaciones preventivas de invierno, sin una suma mensual de S. 4,200.00 según las necesidades apuntadas.

COMBUSTIBLE.

Lo relativo á combustible demanda también especial atención. Durante el invierno no puede tomarse leña en ninguna parte, porque nadie la saca. Así que, hay necesidad de hacer acopio de ella en los meses de verano que restan; hay ramadones de invierno destinados á este objeto. Más ó menos se necesitan 3.000 tareas de leña para soportar la estación de lluvias, y que, calculadas por término medio á S. 2.00 tarea, importaría S. 6.000; y esta cantidad debe pagarse á medida que se tome la leña, pues que en otras condiciones no la dan sus dueños.

Si no se arbitran medios para procurarse este combustible, la suspensión del tráfico sería inevitable.

GASTOS GENERALES.

Los gastos extraordinarios están sujetos á las necesidades de las Estaciones y de la Oficina y jamás pueden llegar á una gran suma; si en esta quincena han subido á S. 233.60, es porque se han mandado á imprimir libros de toda clase para el servicio de carga, guías de tránsito & &. Con la existencia que tenemos hoy de esta clase de útiles, se hará el servicio más ó menos durante cuatro meses.

