

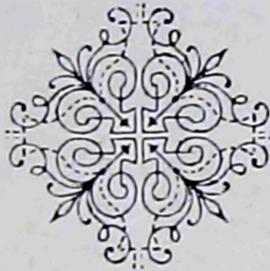
UNA PALABRA

SOBRE EL

CONTRATO FERROCARRILERO

POR

MANUEL J. CALLE



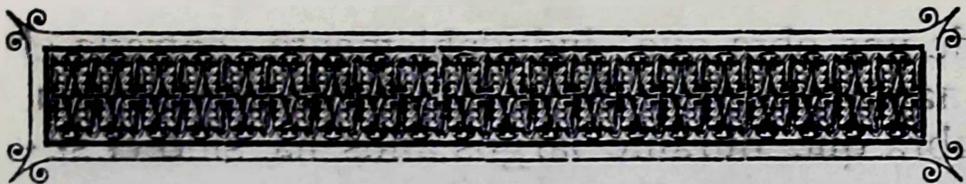
QUITO



IMPRESA DE "EL PICHINCHA"



1897



UNA PALABRA

SOBRE EL

CONTRATO FERROCARRILERO

I

MUCHO me ha sorprendido el que ninguno de los escritores radicales que rodean al General Alfaro hubiese tomado la pluma para refutar las calumnias y reducir á su justa proporción las especies exageradas que contra el negocio ferrocarrilero lanzan y propagan los adversarios del actual régimen político. Por lo mismo que éste ha puesto su punto de honra en la continuación y terminación

de una obra que, indudablemente, entraña el mayor progreso de la República ecuatoriana, obra que durante largos años ha sido el supremo *desideratum* de los Gobiernos, la piedra del toque de su patriotismo y, á veces, el pretexto de especulaciones ilícitas, contra élla extreman ahora los tiros de su maledicencia aquellos mismos que talvez aplaudieron ayer ú ocultaron con la complicidad del silencio y el disimulo todo el famoso sistema económico y financiero de las administraciones pasadas, cuyos últimos amarguísimos frutos hemos paladeado hasta la hora de la rehabilitación nacional.

Sobre una base graciosísima de suposiciones gratuitas de cálculos monstruosos, á la luz de un pesimismo que no puede ocultar su origen espurio—el despecho del vencimiento y el odio desapoderado de bandería,—levantan los tales un edificio de falsos razonamientos para llegar á la conclusión de que dicho contrato no sólo es oneroso y perjudicial á la Nación, no sólo es irrealizable por el estado rentístico de ella, sino que amenaza su autonomía misma. Unos amontonan números para *demonstrar* que el Ferrocarril del Sur costará nada menos que trescientos sesenta y nueve millones ciento cuarenta mil sucres, otros aseguran que sólo ha de costar ciento veinte y siete millones y pico, y otros, por fin, declaman contra la obra ferrocarrilera misma, asegurando muy orondos y formales que de lo

que necesitamos á lo más es de una *línea provisional*. Y ninguno de estos impugnadores se fija para nada en las ventajas que un camino de hierro traerá á este país casi inexplorado, ninguno hace de esas sumas enormes la menor resta de lo que el ferrocarril producirá, nadie toma en cuenta el progreso económico del erario público, nadie señala ó arbitra los elementos con que el Gobierno del Ecuador ha de atender á la amortización y pago de intereses de la nueva deuda.

El objeto de esta insigne mala fe está demasiado claro. Asustar al pueblo con declamaciones y números para concitar el odio nacional y la desconfianza contra el presente orden de cosas; insinuar la pérfida y calumniosa idea de que una vasta red de agios y peculados es la última expresión del negociado Alfaro-Harmann, y ver si por ahí puede llegarse á nuevos trastornos públicos.

¿Conseguirán su objeto? Ellos muy bien saben que es harto poderoso el resorte que han tocado.—La experiencia ha hecho suspicaz y desconfiado á nuestro pueblo. Desde hace muchísimos años las propuestas para construcción de ferrocarriles que han tenido mayor ó menor éxito en el seno de las Legislaturas se han convertido en humo; las ruinosas especulaciones de Caamaño y Flores hicieron que propuestas de la laya se mirasen como una especie de amenaza pública, y el hastío, el desengaño, la evidencia de robos

inícuos engendraron la desconfianza de que he hablado. ¿Cuál fué el resultado de la Compañía Nacional de Obras Públicas? A la bolsa de quiénes fué á dar la celebérrima emisión de los nueve millones de francos del contrato de d'Oksza? El ferrocarril del Pailón cuántos y cuántos disgustos originó? Las demás propuestas aceptadas, inclusive dos ó tres para construir una vía férrea de Azógues á Machala, ¿tuvieron siquiera principio de ejecución?

¡Es que en ninguno de esos proyectos hubo un átomo de seriedad y buena fe! Es que no se tenía siquiera la intención de cumplir con lo estipulado! Sólo se tenía en mira la ganancia loca y sobre seguro, á costa ya de la honradez propia ya de la indiferencia ó ignorancia del pueblo con cuyos dineros se traficaba!

Por eso es que las desventajosas comparaciones que ahora se hacen entre el contrato de Harmann y los anteriores, carecen de fundamento. ¿Cómo no habían de ofrecer los empresarios ferrocarriles baratísimos, ventajosos, casi de balde, si, por fin de cuentas, faltaba honorabilidad en sus ofertas é intención de cumplirlas?

Mírese, pues, con más desinterés político y patriotismo la actual empresa, estudiándola imparcialmente y sin el dañado propósito de asustar á los ignorantes y atemorizar á los ecuatorianos,

Una simple exposición de lo esencial del contrato es argumento más claro que todas las disertaciones, pueriles á veces, con que á diario nos regalan las publicaciones adversas.

II

LO ENORME, lo inusitado del precio kilométrico! He aquí el primer tópicó de los enemigos del ferrocarril.

Consideremos tan sólo la enorme altura que la línea tiene que ascender, por terrenos sumamente accidentados, rotos á cada paso por ríos caudalosos, quiebras profundas etc., y añadamos á esta consideración el número de desviaciones y puentes que para salvar esos obstáculos se hace necesario, el valor y longitud de dichos puentes, talvez un túnel—cuya necesidad se comprobará con los estudios respectivos,—y dígase si el precio fijado por el Sr. Harmann resulta excesivo.

Este precio, por lo mismo que las dificultades del terreno son mayores ó menores, varía proporcionalmente desde 27.000 hasta 61.000 pesos de oro la milla, costando tan sólo 20.000 cada uno de los ramales que unirán á Riobamba y Ambato á la línea principal.

Si algunos objetan el precio de \$ 51.000 y \$ 61.000 que se ha señalado por milla para el trayecto entre Guamote y el fin de la Carretera y de ésta á Chimbo, deben rëcor-

dar que estos lugares están á una elevación de más de 10.000 pies, y son los más fragosos y difíciles de toda la línea que hay que recorrer. “No conozco otro ferrocarril en el mundo—dice el mismo contratista—que tenga que atravesar tantas veces tan enormes alturas, ni un país por un terreno tan accidentado y atravesado por tantos ríos, quebradas y montañas”. Además, el expresado Sr. Harmann asegura que el Sr. Müller le hizo saber á su llegada—la de Harmann—de los Estados Unidos, que, en la sección mencionada, el costo de cada milla no sería menos de \$ 70.000 á \$ 75.000 oro. Puede esta afirmación ser exagerada; pero, de todos modos, el Sr. Müller no la ha desmentido hasta hoy, y eso que la carta de Mr. Harmann donde tal se dice anda ya publicada y es muy conocida.

“Según mis cálculos—continúa el mismo empresario ó representante de la Compañía—habrá que construir 830 puentes en toda la extensión de la línea, de los cuales muchos atravesarán un espacio de 500 pies, y algunos de ellos costarán de \$ 100.000 á 200.000”.

Para quien ha viajado de Durán á Quito ó viceversa, por el camino por el que se pretende traer la línea, no entraña ninguna monstruosidad lo dicho. Aun en la carretera misma de Ambato á esta Capital, recuérdese los muchísimos y á veces enormes puentes que hay que pasar.

En otras partes el terreno es deleznable, y habría que levantar construcciones apropiadas para la seguridad de la vía.

Y por último, aun suponiendo que el costo de las millas fuese desproporcionado, recuérdese que, en serio, el Ecuador no ha tenido otros más ventajosos y que ofreciesen probabilidades de realización.

¿Se admiran de que el valor total del ferrocarril sea el de diez y siete millones? Pues que diga el mismo Sr. Müller, á cuyo dictamen defieren los más de los que impugnan el contrato, si, á pesar de todo lo que públicamente ha asegurado, por motivos que no es del caso examinar, no estima el costo total de la obra cuando menos en veinticinco millones y si de ello no ha dado cuenta á la casa Rotschild.....

Y si no se cree á Mr. Müller dígalo el cálculo de Mr. Miller que habiendo estudiado la sección entre Guamote y Quito en 1893, por cuenta de la Compañía Intercontinental de los Estados Unidos y bajo la dirección de Mr. Wm. F. Shunk, calculó el valor de la milla en dicha sección en \$ 45.596.83. Ahora bien, Mr. Archer Harman, presupuestúa del modo siguiente, ventajoso como se vé para el Ecuador:

De Quito á Chasqui.	51 millas á	\$ 30.500 c7u.
De Chasqui á Mocha.	68 „ á	31.200
De Mocha á Cajabamba.	39 „ á	46.000
De Cajabamba á Guamote	22 „ á	27.000

De manera que ciento ochenta millas que según Mr. Miller, que hacía sus estudios por cuenta de otra Nación, sin mira alguna de contratos con el Ecuador, costarían más de ocho millones, la Compañía actual nos da por seis millones sesenta y cinco mil pesos. Sirva este particular de base de comparación.

Según la aseveración no desmentida del Sr. Müller, la sección entre Guamote y Chimbo, la más difícil y costosa, valdría (120 millas á \$ 70.000 cada una) nada menos que ocho millones cuatrocientos mil pesos, en tanto que la Compañía representada por el Sr. Harmann nos la da por seis millones novecientos veinte mil pesos. (Entiéndase siempre oro). Sirva también esto de base de comparación.

¿Dónde, pues, lo enorme, lo excesivo del precio de la línea? Sobre la suma que resulta de las cantidades que dejo indicadas, póngase el valor de los ramales ya mencionados, el de los desvíos, equipos, material rodante, estaciones, muelles y vapores en Guayaquil, el valor de los estudios, localización de las líneas, reparación de la de Durán á Chimbo, añádase el 5% de contingencias, nada exagerado, y dígnanos los que quieren proyectos ferrocarrileros irrealizables y ruinosos, por cuatro reales y con toda clase de ventajas, si diez y siete millones y medio de pesos es un precio impagable, onerosísimo, atroz.....

A raíz de celebrado el contrato, el Sr.

Müller puso el grito en las nubes, combatiéndolo en todo sentido, especialmente en lo monstruoso, en lo atroz del precio por milla; hasta aseveró que el ferrocarril de Durán á Quito podría hacerse, á lo sumo, con diez millones. Y ahora, cuando formalizándose la vida legal del Sindicato, cuando estaban al aceptarse todas las bases de la empresa, el afán de Müller ha sido pintar á Harmann, en Europa, como un aventurero, como un ignorante y ridículamente engañado en sus cálculos; pues ahora ve, con la misma frescura que antes, que es imposible pueda llevarse á cima el ferrocarril con menos de 25 á 30 millones.

III

DE ESTOS diez y siete millones y medio, el Ecuador sólo paga y reconoce el interés del 6°/o y el 1°/o de amortización anual por doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos.

Sobre la cantidad á que asciende este interés en el tiempo estipulado en el contrato, han llegado á fantasear como han querido los impugnadores. Uno de ellos, *suponiendo* que el Erario no ha de tener con qué pagar, suma lo que deberá en cincuenta años, y eso, haciendo gracia á la Nación de veinte y cinco, porque el contrato dizque dice que el interés

y amortización se pagarán durante setenta y cinco años.....como si en el artículo 3º no se dijera expresamente que dicho pago se hará tan sólo "hasta la completa cancelación del valor que representan las acciones principales", tiempo calculado en 33 años.

Asusta el tiempo? Pues cómo no asusta al propietario que va á un banco y toma una cantidad, previa hipotecá, obligándose á pagar tal interés por tantos años, al cabo de los cuales queda cancelado su crédito? Fíjense ustedes que, en esta parte, el Gobierno del Ecuador no ha hecho sino un contrato hipotecario, ni más ni menos, con la Compañía Norteamericana, que ha fijado el tipo del 7% de interés y amortización, calculando que al cabo de treinta y tres años se habrá ya reembolsado el capital con la ganancia equitativa que en todo negocio debe tomarse en cuenta.

Y además, este pago no representa los oros y montones que los enemigos del contrato se figuran y hacen creer al pueblo, como vamos á demostrarlo.

El interés y tipo de amortización que sobre doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano, ha de pagar anualmente el Ecuador, asciende á (para ser más claros, pongamos la cantidad en sucres) \$ 1.719.480, poco más ó menos. ¡Monstruosidad, exclaman los más, que en los treinta y tres años representa una suma fabulosa! Yerran por la mitad de la barba. ¿Por qué?

Porque hasta que el ferrocarril esté terminado, es decir, hasta dentro de seis años, el Gobierno no debe pagar sino los intereses proporcionales á las cantidades que se hubiesen gastado; y de esa fecha en adelante, no habrá mejorado en nada la situación fiscal del Ecuador? El ferrocarril hasta Riobamba ó Ambato ¿no rendirá absolutamente nada, de modo que haya que pagar el déficit de explotación?

Pero supongamos que el ferrocarril no dé absolutamente nada, ¿con qué se paga? es la pregunta que hacen algunos desconfiados.

Hasta dentro de un año no principiarán los trabajos, y ya el Erario está defendido con el producto [del primer] veinte por ciento adicional sobre importación, calculado en seiscientos cuarenta mil sucres, y los cuarenta mil más de impuestos para el ferrocarril, creados anteriormente. Y luego, hasta dentro de dos años y medio se habrá ya amortizado la emisión de millón y medio de bonos; la entrada que para esa amortización se ha señalado, es decir el segundo 20% adicional, puede muy bien continuar aplicada al gasto de intereses de la nueva deuda, con lo cual tendríamos al año:

1er. veinte por ciento adicional.....	\$ 640.000
2º " " " "	640.000
Impuestos para el ferrocarril.....	40.000
	<hr/>
Total.....	\$ 1.320.000
	<hr/>

Que sería más que suficiente para los primeros dividendos. Agréguese á esto el producto de la sal y cualquier otro impuesto que puede crear al efecto la Legislatura próxima, y entonces, ¿dónde la causa de tamaña alaharaca?

Y, sobre todo, tengan ustedes la bondad de considerar en lo siguiente: de aquí á seis ó siete años, aun sin contar con el ferrocarril, no habrá tenido incremento la riqueza nacional? Compárese las entradas con que contaba la República ahora veinte años, á raíz de la muerte de García Moreno, con las que tiene actualmente; y, no obstante tantos robos, desfalcos, peculados etc., de las administraciones anteriores, se verá que hánse aumentado notabilísimamente. Ahora bien, poniendo en nuestros cálculos, como es justo y natural, este progresivo incremento, y lo que rendiría la explotación de la línea construída ¿no bastará para el pago de los tantas veces mencionados intereses?

¿Cuál sería ese rendimiento?—Imposible calcularlo, sin hacerse cargo igualmente del impulso que recibirían el comercio y la agricultura.

En 1892 se calculó que el movimiento de carga por Babahoyo para el interior, pasa de 300.000 quintales por año, con un flete medio de \$ 4 por quintal, lo que da una entrada de \$ 1.200.000. Se debe también advertir que ninguna de las bestias de flete

marchan á Babahoyo sin carga, advertencia que duplica las entradas, que serían todas del ferrocarril, con más la muchísima carga que sale por Chimbo y que no sería demasiado si la calculásemos siquiera en 100.000 quintales. He aquí, pues, cuando menos una ganancia de tres millones, más que suficiente para el pago de intereses y amortización de la emisión principal y del Stock preferido!

Y como las facilidades de locomoción y transporte, vendrían á quintuplicar, por lo menos, el movimiento comercial, resulta que el Gobierno del Ecuador, dentro de veinte ó más años podría no sólo servir su deuda pública é interna, sino hacer suyo el ferrocarril, pagando el valor de las acciones emitidas, por medio de un empréstito que lo hallaría fácilmente, una vez recuperado su crédito.

Que toda esa gran cantidad pagada anualmente por intereses, empobrecería la Nación antes de tocar los resultados beneficiosos del ferrocarril?

Tampoco es esto verdad, porque casi toda ella se quedaría en el país, ya como ganancia de jornaleros, ya como gastos de los trabajadores que vengan de fuera. Y esto más ganaría la industria y la propiedad nacionales; pues es claro que la mayor demanda acrecentaría la oferta, y con la mayor circulación de numerario se aliviarían hasta las clases más pobres.

Sin contar con el inmenso desarrollo del

Comercio en el Interior.—Ahora, por las dificultades de la traslación á la Costa, la mayor parte de la producción agrícola de la Sierra, no tiene el consumo proporcional, cosa que no sucedería con el ferrocarril; entonces las papas, las legumbres, los cereales que Guayaquil trae de las repúblicas vecinas, irían del Interior, y el cultivo de esas especies crecería en proporción. Todo esto no daría pingües rendimientos á la línea férrea?

Es, pues, un espantajo inútil aquello de que el Erario nacional no tendría con qué satisfacer los intereses y amortización dichos, y una suposición infundadísima que el ferrocarril no rendiría lo suficiente para ayudar siquiera al pago de los mismos.

En todo caso, queda la riqueza imponible, que sería un gran elemento de acrecentamiento de los fondos públicos. Es una verdad de á folio que el propietario no paga en el Ecuador casi nada, y mucho más si se compara con lo que se paga en otras partes, donde no sólo los capitales están afectados sino hasta las rentas que producen. Un impuesto equitativo sobre la propiedad raíz y mueble, por moderada que fuese, sacaría á la Nación de ahogos, en cualquier tiempo, y bastaría para llenar todas las necesidades públicas. Este impuesto crecería, naturalmente, con el mayor valor de las propiedades, término á que conduciría el ferrocarril.—¿Dónde, por qué el temor á la insolvencia, entonces?

Pero tanta es la ceguedad, tanta la obstinación de los pesimistas, que, no con el ferrocarril, sino con la celebración del contrato mismo, piensan ya comenzada la ruina del Ecuador, perdida su autonomía, destripados, ahorcados, reducidos á cenizas sus habitantes. Pero, hombres de Dios! cumplan ó no con lo estipulado los contratistas: si lo primero, cuéstenos lo que nos costare, son demasiado palmarios los beneficios que de esa obra reportaríamos y en fecha no muy remota; y si lo segundo, dónde la pérdida de un centavo por parte nuestra, dónde la ruina, dónde la esclavitud?

IV

LA palabra inglesa *stock* ha dado, en estos últimos días, pie para graciosos equívocos á la prensa conservadora, y es otro de los mamarrachos con que se pretende intimidar al pueblo, que no entiende de estos negocios.

El *stock* no es otra cosa que la imposición de caudales particulares en fondos públicos ó comunes.

El *stock* de preferencia de Harmann y C^a puede explicarse de este modo.

Quiere el Ecuador construir un ferrocarril; se presenta Harmann y dice:

—Yo construyo el ferrocarril: el valor

de él es el de \$ 17.532.000 oro americano. ¿Puede U. pagarme esta cantidad, según las bases y modo que luego acordaremos?

—Y qué interés, pide U.—dice el Gobierno.

—El 6°/o de interés y el 1 de amortización.

—Bien; pero mis rentas no alcanzan á pagar los intereses y amortización por esa suma.

—Por cuánto pudiera U.?

—Por doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos.

—Está bien: el resto lo pongo yo; cobro los intereses con los rendimientos del ferrocarril que voy á construir, sin que U. me los garantice.

Y esta cantidad que falta para el completo de la que el ferrocarril cuesta y cuyos intereses no reconoce el Gobierno, es lo que se llama *stock*, y es de \$ 5.250.000 oro americano.

Arguyen muchos: ¿y por qué después del tiempo del privilegio, á pesar de haberseles pagado con exceso capital é intereses á los tenedores de bonos del *stock* hay todavía que pagar sus acciones á la par? No se llama esto un robo?

Una simple comparación echará por tierra este argumento:

Si yo, Juan, Diego ó Perico de los Palotes, deposito en un banco doscientos mil su-

cres al interés del siete ú ocho por ciento ¿tendré derecho á reclamar la cantidad íntegra dentro de ochenta ó más años?—Indudablemente que sí; y para no devolvérmela no argüirá el banco que en intereses me ha pagado el cuádruplo ó quíntuplo de su valor.....

Con otro sí, que como estos valores están expuestos á las contingencias de bolsa, muy bien puede el mismo Gobierno hacerse de ellos, de cualquier modo subrepticio, aun antes de que termine el tiempo del privilegio.

¿Dónde está pues, en esta parte, el enorme gravamen que se supone?

El *stock* de preferencia sería enteramente contraproducentem ó gravosísimo si forzosamente hubiera de reconocerse y garantizarse sus intereses; pero si de los rendimientos mismos del ferrocarril ha de salir el pago de ellos ¿en qué está el mal?

V

LA cesión de la línea de Durán á Chimbo no es, en manera alguna, gran ventaja que se concede á la Compañía.

Esta línea se vende á dicha Compañía en un millón quinientos mil sucres, cantidad que será pagada al Gobierno en acciones principales de la empresa. El precio no es dema-

siado bajo, si se toma en consideración el pésimo estado en que esas sesenta y cinco millas de ferrocarril se encuentran. Todos los que por ellas han transitado saben y conocen perfectamente que ese trabajo está casi en ruina completa, y tampoco para nadie es un misterio que los rendimientos son nulos, alcanzándose apenas á cubrir los gastos que ocasionan en el tren de empleados, conservación y demás. Hace pocos meses que se destruyó el puente de Yaguachi, y para repararlo destinóse una cantidad que se creyó suficiente, y hubo de gastarse el doble. Muy bien, pues, podemos asegurar que, lejos de sacar la Compañía inmediato provecho de esa línea, tendrá que reconstruirla de nuevo; y una vez reconstruida y en aptitud de reeditar ganancias, ¿acaso el Gobierno no entra proporcionalmente á la participación de ellas?

Ilusorias son, por tanto, las cantidades que los adversarios del contrato calculan como *entradas* de la predicha sección, cantidades que pierde el Fisco y hay que ponerlas como ganancia de la empresa. Una sola observación al respecto. ¿Qué suma representa lo ganado con el ferrocarril de Durán en los años anteriores? El Sr. D. Manuel Sarasti, uno de los depositarios, no informó en 1892 que la explotación de esa parte daba saldo en contra?

VI

QUOTA de las grandes objeciones es que el Gobierno tendrá que cubrir el déficit de los gastos de explotación, entendiéndose por tales gastos lo enumerado en el artículo 8º del contrato; es decir: “los sueldos del Ingeniero en Jefe, y los Ayudantes necesarios, del “Superintendente General y Ayudantes; el “número necesario de tenedores de libros y “auxiliares, sirvientes, trabajadores y los empleados necesarios que requiera la administración, así como ingenieros y fogoneros, “guardas, reparadores y telegrafistas para el “servicio del ferrocarril y todos los materiales “que sean absolutamente indispensables”.

¿Dónde está el peligro? Por poco que de sí produzca la obra no dará siquiera para el pago de su personal? Pien puede ser, según algunos suponen, que los sueldos que se señalen sean crecidos; pero el artículo 9º del mismo contrato no le concede al Gobierno la intervención en la administración del ferrocarril mediante el nombramiento de un Revisor ó Interventor extraño á la Compañía? Y las dos terceras partes de empleados no deben ser ecuatorianos, según el artículo 31?

Parten de un supuesto falsísimo los que basan sus argumentos contra los probables productos de la obra que da origen á estas reflexiones, en la consideración del estado ac-

tual del Ecuador: ni su población ni su comercio—dicen—bastan para que el tráfico sea en tal modo productivo que saque airoso á la Nación en sus nuevos compromisos; pero cabría preguntar: el ferrocarril mismo no pondría al país en estado más floreciente, atrayendo capitales extranjeros que se pondrían en circulación y un torrente de inmigrantes que hallaría campo sobrado donde establecerse y prosperar? La agricultura de gran parte de la República ¿no representaría otra palanca poderosísima para el mayor incremento y desarrollo del comercio? Y todos estos elementos reunidos y sumados no serían suficientes para hacer que el ferrocarril produzca lo necesario para sostenerse á sí mismo y pagar los intereses del capital en él invertido? Sombrío pesimismo es el que, á fuerza de suposiciones gratuitas, de exageraciones faltas de fundamento, de cálculos monstruosos, quiere privar á esta pobre patria hasta de la esperanza de futura redención.

Y bien; no cabe repetir que buena parte de esos supuestos pingües sueldos se quedarían en el país, lo que enriquecería á los ecuatorianos, enriqueciendo así al Estado, que después de algún tiempo, sin gran dificultad, se haría dueño absoluto de toda la obra y aun compraría las acciones del *stock* preferido que tanto temen los que no lo comprenden y aquellos cuya mala fe se interesa en presentarlo como una gran amenaza?

VII

QUEDAN, ahora, las declamaciones contra las seguridades que la Compañía ha tomado en el negocio. Esto mismo está probando la honorabilidad de ella y la buena intención que tiene de llevar á debido término su compromiso.

Y es admirable que por ello manifiesten disgusto los que conocen poco ó mucho la desconfianza que los capitales extranjeros tienen de algunas Repúblicas sudamericanas, donde los frecuentes disturbios y la ninguna seriedad de los Gobiernos no son, por cierto, las mejores garantías del trabajo honrado. Nosotros, muy en especial, con una situación rentística nada envidiable y con la pérdida de nuestro crédito en el Exterior, no somos los que más en alto podemos poner los puntos de nuestra suceptibilidad, ante el recelo de los que de fuera nos estudian y contemplan.

Y luego, por ventura la Compañía no deposita, á su vez, una fuerte cantidad como prenda de seguridad para el cumplimiento de lo estipulado? Un millón de sucres puesto á la orden del Gobierno del Ecuador, y perdido caso de no llevarse adelante lo contratado, paréceme que no es pelo de rana en que, así como así, quieran perjudicarse los empresarios.

Antaño no solía decirse nada al respec-

to, porque los proyectistas daban toda clase de facilidades; pero, ya lo hemos dicho, resultaba que las facilidades se quedaban en el papel y á las empresas se las llevaba el viento.

VIII.

SE piensa mucho en el valor del ferrocarril y en las contingencias onerosas que puede traer consigo; pero nada se dice de sus ventajas innegables.

Además de las ligeramente apuntadas, tenemos que recordar aquí que de esa obra verdaderamente redentora pende en lo absoluto el porvenir de nuestra hermosa región oriental, hasta hoy perdida para la civilización y la industria.

La acción de los Gobiernos ha sido ineficaz ya por el poco entusiasmo que en ellos despertaba asunto de tan vital interés, ya por la carencia de recursos y medios apropiados para la obra de la colonización. Las misiones en él establecidas no han logrado tampoco mayor éxito, pues toda su *misión* civilizadora se ha reducido á iniciación de trabajos de catequística con el fin muy mundano y muy reprehensible de explotar la sencillez de los neófitos ó de implantar una especie de factorías para la busca del oro y la extracción del cautchuc y la salvación de las almas: díganlo si no, dominicos y jesuitas.

Todas las concesiones que la ley ha hecho á los particulares con el objeto de sacar á la luz de la civilización esos miles de salvajes y de explotar las riquezas incalculables que dicha región tiene en sus selvas y en sus grandes ríos, han resultado igualmente ineficaces cuando no contraproducente, al fin que se proponían. Ahora mismo acaba de perder el Fisco un pleito ruidoso por daños y perjuicios de una empresa con quien la Legislatura del 94 contrató la apertura de cinco grandes caminos al Oriente..... que quedaron en proyecto.

El ferrocarril, atrayendo capitales al Ecuador, traerá indefectiblemente el espíritu de colonización. Aun más, puedo asegurar que, con tal motivo, se piensa ya en ello en los Estados Unidos, y se busca la manera de formar compañías con el capital necesario.

La empresa es, á todas luces, tentadora para los que saben que el peor de los medios de emplear con provecho un caudal es seguir paso á paso la antigua y trillada senda de la rutina. Además de grandes lavaderos de oro, de vegetales ricos como la zarzaparrilla, la quina, el cautchuc, la canela, la vainilla, etc., etc., el Oriente ofrece el lecho inmenso del Marañón para dar salida al Atlántico, bosques vírgenes de una vegetación asombrosa, un terreno fecundísimo casi sin comparación en el mundo y una fauna poco conocida. Si de todo eso se quiere hacer caudal y la misma

Compañía del Ferrocarril piensa en ello, he ahí cómo sin gravamen alguno para el Estado—antes bien con inmensa ventaja—se dará comienzo á la inmigración obrera que está llamada á cambiar profundamente no sólo el aspecto físico de este país sino hasta su modo de ser social. ¿No es ésta, por ventura, una de las cosas que deben tomarse en cuenta al defender la obra ferrocarrilera?

Chateaubriand decía que la América era un astroso mendigo sentado sobre montes de oro. Esta aseveración es todavía exacta respecto de buena parte del Continente. La falta de espíritu práctico y mercantil de la raza latina, la carencia de caudales anticipados para hacer frente á los primeros gastos, han hecho que podamos poco sin el concurso de brazos y capitales extranjeros, y cuando éstos han escaseado, sea por desidia de los Gobiernos ó por la desconfianza que inspira nuestro tumultuoso carácter, ahí se han quedado sin ser explotadas riquezas incalculables. Nosotros mismos, además de la región oriental, tenemos innumerables minas de oro, plata, hierro, carbón de piedra, petróleo, etc., ¿y qué provecho hemos sacado de ellas? Ninguno. La cooperación de nuevos y más industriosos factores, haría que esas riquezas no permanezcan ocultas por más tiempo, y todas ellas refluirían en beneficio de la Nación partícipe principal y el más interesado en la división del producto del trabajo progresista y honrado.

Todo lo dicho no es un vano sueño de la fantasía, sino una esperanza muy próxima á realizarse, á pesar de la loca é inexplicable oposición de los que no ven las conveniencias públicas sino al través de sus odios y miserables prevenciones de bandería.

Y ante semejante expectativa, qué son, qué significan, qué representan los millones que dicen va á perder el Ecuador en el período de setenta ú ochenta años, millones ilusorios, como ya lo hemos demostrado?

IX

CONCEDAMOS que real y efectivamente tuviera la Nación que pagar de sus fondos particulares esos trescientos millones que dicen, en el transcurso de los setenta y cinco años del privilegio, concesión inaudita que se la hacemos á los adversarios por bien de paz. Serían, pues, cuatro millones anuales en los que la Nación se perjudicaría.—Cómo pagará tanto? Con sus entradas, está claro; ó se figuran que el estado del Erario ha de ser siempre el mismo de hoy y que ni la explotación de minas, ni la colonización del Oriente, ni el ensanchamiento del comercio, ni los progresos de la Agricultura, ni el mayor valor de toda clase de propiedades sería suficiente para aumentar siquiera en un ochenta por ciento

el capítulo de ingresos del presupuesto de la República? Si hoy todo el capital imponible del Ecuador no da más de ciento cincuenta millones de sucres, ¿quién dice que dentro de quince ó veinte años, siguiendo la ley natural del progreso, no valdrá por lo menos trescientos millones?

Y ante la perspectiva de nuevos impuestos no debe asustarse en manera alguna la propiedad; pues es claro que creciendo súbitamente el valor de sus rentas, el gravamen seguirá la misma proporción. Por ejemplo, ahora hay en el Interior hacendados que tienen fincas del valor de veinte ó treinta mil sucres que no les rinde ni el tres por ciento de interés y gastos de explotación, y que aun cuando les rindan más, no pueden contar con su producto en especies como un fondo seguro para el porvenir, viéndose, muchas veces, propietarios de treinta ó cuarenta mil sucres en bienes raíces en apuros por quinientos ó mil sucres! ¿Cuál la razón de esto? La de que toda la cosecha de ese año, y á veces de los anteriores, las tienen almacenadas en sus trojes, por falta de expendio, ya que la producción es mayor que las necesidades del consumo. Sacar esos granos á la Costa donde se venderían á buen precio, sumamente difícil y caro: por bien que se vendieran, el producto no alcanzaría á cubrir los gastos de conducción. Venderlos en los principales centros de población del Interior, difícil y costo-

so también, aunque no en el mismo grado, y además el producto es mezquino por la desproporción entre la oferta y la demanda.

El Ferrocarril, pues, vendría á solventar el problema agronómico de la Sierra y, dando salida á los productos de ella, duplicaría ó triplicaría el valor de la propiedad raíz, que si hoy paga el tres ó cuatro por mil, podría entonces pagar sin molestia ninguna mucho más, que representaría una ingente entrada en las arcas nacionales.—He aquí, pues, un medio segurísimo de atender con holgura al pago de los millones del Ferrocarril, suponiendo que éste no dé un centavo de provecho para nadie y que haya que cubrir, además de los intereses y amortización, el valor íntegro de los gastos de explotación, cosa monstruosa é inaudita.

Pero, ¿dónde están esos trescientos millones?—En este fundamento graciosísimo de los impugnadores del contrato: “supongamos” que el Ferrocarril no dé nada de sí; “supongamos” que el Gobierno no tiene con qué pagar los intereses y estos se acumulan y capitalizan; “supongamos” que no se compre el *stock* y queda la Nación en el caso de pagar indefinidamente el déficit que resulte en los intereses de él, que se acumularán también; “supongamos” que la línea de Durán da en tantos años estos millones, que representan un valor negativo para la República; “supongamos” ¡Pues sumando todas las cantidades que re-

sultan de estos supuestos, el Ecuador deberá al cabo del tiempo del privilegio la estupenda suma de trescientos millones de sucres; y como no tendrá con qué pagar, vendrán los yankees y se llevarán una parte de la República, Guayaquil, por ejemplo!..... De modo que, ¡ciudadanos! peligra la autonomía nacional!.....

Esto es simplemente ridículo, como se ve.

Y queda otra observación: ó los empresarios del ferrocarril son muy tontos ó quieren botar su dinero por la ventana en una empresa descabellada. No se puede calificar de otro modo á quienes dan diez y siete millones y pico de pesos oro para la construcción de un ferrocarril que no les ha de producir ganancia alguna, y eso, en una nación, como ésta de escasísimas rentas y sin crédito alguno en el Exterior..... Porque eso de llevarse una parte del territorio ecuatoriano, es cuento. Recuérdese el empréstito peruano de una gran cantidad de millones dando *en hipoteca* las islas Chinchas. ¿Qué sucedió? Fueron allá los chilenos, se apoderaron de esas islas, y con empréstito y todo á la hipoteca se le llevó el diablo: estos son asuntos de política internacional que no permite ya, hoy por hoy, gracias á Dios, que los fuertes cometan impunemente y á mansalva, grandes injusticias con los pequeños.

Estos temores son pueriles, y cabe agregar que ventaja conocida verán los prácticos

y metalizados yankees en este negocio, cuando en él se han metido.

X

CONCLUYO.

Esta no es una defensa detenida ni científica del contrato ferrocarrilero; pues para hacerla habría yo necesitado de más tiempo y sobre todo de conocimientos técnicos en la materia. En estas apuntaciones hame guiado tan sólo el amor patrio, y nada hubiera dicho, al no haber notado la punible desidia con que los hombres de números y ciencia que son partidarios del Ferrocarril, han callado en presencia de los ataques de los enemigos, injustos y de mala fe desde cualquier punto de vista que se les considere.

Hijo del pueblo, veo que el Ferrocarril levantará el nivel moral de las clases desheredadas de la fortuna y traerá bienestar para todos: tenía, pues, el deber de hablar, ya que nadie chistaba.

Que se despierten de su letargo los hombres de fe y entusiasmo cívico y muevan sus honradas plumas para que las pequeñeces de odios políticos no hagan impunemente la propaganda de la desconfianza contra una obra que, por cara y ruinosa que les parezca á los