



FERROCARRIL CENTRAL

FERROCARRIL CENTRAL.

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

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

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

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

1ª *Aumento de precio.*

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

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

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

De Nicaragua á	92 $\frac{1}{2}$ 0/0
„ Chile de	89 á 97 $\frac{1}{2}$ 0/0.
„ Brasil „	88 á 97 0/0.
„ Argentina de 84 $\frac{1}{4}$ á 94 0/0.	
„ Uruguay á	82 $\frac{1}{2}$ 0/0.
„ Perú á	81 $\frac{1}{4}$ 0/0.
„ Honduras á	80 0/0.
„ Méjico á	78 $\frac{1}{2}$ 0/0.

El descuento inicial en todos estos empréstitos manifiesta el crédito respectivo de que ha gozado cada uno de estos países al tiempo de la emisión. Chile, el país más serio y mejor constituido de Sud-América, ha alcanzado el máximum, ó sea 97 $\frac{1}{2}$ 0/0; en tanto que Méjico, aunque es uno de los países más ricos de América, á consecuencia de su largo período de trastornos políticos sólo ha obtenido 78 $\frac{1}{2}$ 0/0.

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

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

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

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

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

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

Ferrocarriles de Méjico.

FC. de Veracruz á Méjico	\$ 75.600	oro por kilómetro	6 0/10
” Mejicano Central	” 33.000	” ” ”	7 0/10
” Interoceánico	” 23.775	” ” ”	6 0/10
” Nacional	” 37.800	” ” ”	6 0/10
” Internacional	” 32.700	” ” ”	6 0/10
” Del Sur	” 34.530	” ” ”	6 0/10
” De Sonora	” 30.841	” ” ”	7 0/10
” Del Pacífico	” 27.000	” ” ”	6 0/10
” Mineral	” 28,845	” ” ”	6 0/10
	<hr/>		
Suma	\$ 324.091	oro	

que dividida por 9, número de líneas, da un costo medio de \$ 36.010 oro ó sean £ 7.202 por kilómetro.

Ferrocarriles Argentinos.

FC. Central, Norte y Ramales	\$ 21.402	oro por kilómet.
” Andino	” 24.120	” ” ”
” Primer Entreriano	” 15.384	” ” ”
” Del Oeste y Ramales	” 31.494	” ” ”
” Sur y Ramales	” 26.566	” ” ”
” Central Argentino	” 29.590	” ” ”
” Rosario y Sunchales	” 39.400	” ” ”
” Del Pacífico	” 20.128	” ” ”
” Central Argentino del Este	” 31.185	” ” ”
” La Ensenada	” 97.263	” ” ”
” Del Norte	” 86.387	” ” ”
” Oeste Santafecino	” 20.871	” ” ”
” Santa Fe á las Colonias	” 20.114	” ” ”
	<hr/>	
Suma	\$ 463.904	oro

que dividida por 13, número de líneas, da un costo medio de \$ 35.685 oro ó sean £ 7.137 por kilómetro.—(Geografía por F. Latzina, Buenos Aires, 1888.)

Véase el costo de otros ferrocarriles de Sud-América.

COSTA-RICA.

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

PERU.

FC. de Mollendo á Arequipa	750	„ „	67.301	„ „ „
„ „ La Oroya	146	„ „	185.342	„ „ „

CHILE.

„ „ Valparaiso á Santiago	185	„ „	61.168	„ „ „
---------------------------	-----	-----	--------	-------

BRASIL.

„ „ Don Pedro Segundo	720	„ „	62.659	„ „ „
-----------------------	-----	-----	--------	-------

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

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

La extensión de la línea desde Veracruz, puerto en el golfo de Méjico, hasta la capital mejicana, es de 440 kilómetros. El interior del país es una planicie elevada, de clima suave, que desciende abruptamente hacia la costa, muy semejante á la situación de Quito. La altura de la ciudad de Méjico sobre el nivel del mar es de 2.240 metros, y el ferrocarril monta, en su trayecto desde Veracruz, una altura mayor, en Soletepec, de 2.307 metros. Quito esta aun más elevada que Méjico, á 2.850 metros sobre el nivel del mar, y el ferrocarril central, en su ruta desde Bahía, subirá una altura mayor que la de Soletepec, es decir á 3.300 metros en la cima de la cordillera. Comparando, pues, lo que ha costado el ferrocarril mejicano, con el costo calculado para el ecuatoriano, se convendrá en que el presupuesto de £ 7.000 por kilómetro es verdaderamente lo más barato posible.

Examinado el asunto desde otro punto de vista, tenemos que la extensión total del ferrocarril no excederá de 330 kilómetros que á £ 7.000 cada uno son £ 2.310. 000

6 0/10 sobre esta suma £ 138. 600

Al cambio actual del 35 0/10 son . . \$ 935. 550

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

Debe considerarse, además, cuánto aumentará la riqueza nacional al construirse el ferrocarril, y por consecuencia las entradas fiscales. Los millones de sucres invertidos en la obra fecundizarán el suelo prodigiosamente, y esos vastos terrenos, hoy desiertos é incultos, serán inmediatamente poblados y cultivados, y esa población y ese cultivo enriquecerán con sus contribuciones al tesoro nacional, en tanto que hoy tales terrenos no dan provecho alguno ni al Gobierno ni á los particulares, ni lo darán mientras no haya ferrocarril.

Por último, no debe perderse de vista que la construcción de un ferrocarril tan importante como éste, no ha de considerarse exclusivamente bajo la faz pecuniaria; es preciso aten-

der á las necesidades generales del país que reclaman urgentemente esta mejora, aunque para obtenerla fuera necesario algún sacrificio. El Estado no es ni debe ser negociante que busca el lucro pecuniario, sino administrador y protector de las personas y de los intereses de los asociados.

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

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

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

A deducir :

Valor recibido de las aduanas de Manabí y del cual se hace cargo la Compañía	\$ 110.000
Valor aproximado de los lotes de tierras	„ 240.000
Producto neto aproximado de la 1ª	

sección del ferrocarril en el 2º		
año	„	50.000
Producto neto de „ id.		
en el 3º año.....	„	50.000
		<hr/>
	Suman \$	450.000
Diferencia á favor de la Nación „		40.500
		<hr/>
	\$	409.500

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

Otra consideración económica para la Nación: durante el período de construcción, calculando que la Compañía construirá la 1ª sección de 50 kilómetros en doce meses, ó sea un poco más de 4 kilómetros por mes, el Gobierno tendría que pagar los intereses según el contrato de 1887, de esta manera:

1º mes 4 kilómetros á \$ 30.000 c/u.		
ó sean \$ 120.000; 6 % de esta		
cantidad en once meses	\$	6.600
2º nes 4 kilómetros más en 10 meses „		6.000
3º „ 4 „ „ „ 9 „ „		5.400

4º	mes	4	kilómetros	más	en	8	meses	\$	4.800
5º	"	4	"	"	"	7	"	"	4.200
6º	"	4	"	"	"	6	"	"	3.600
7º	"	4	"	"	"	5	"	"	3.000
8º	"	4	"	"	"	4	"	"	2.400
9º	"	4	"	"	"	3	"	"	1.800
10º	"	4	"	"	"	2	"	"	1.200
11º	"	6	"	"	"	1	"	"	900
12º	"	4	"	"	"	"	"	"	0.000

50 kilómetros \$ 39.900

que la Nación economiza en virtud de la modificación solicitada, según la cual la garantía no comenzará á hacerse efectiva sino desde que esté concluída cada sección de 50 kilómetros. Esta misma economía hará la Nación en cada sección de 50 kilómetros, y como la línea tendrá 330 kilómetros, esto es 6 ½ secciones, la economía será de 6 ½ veces \$ 39.900, ó sean \$ 259.350.

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

En la India inglesa se han construído 13,394 millas de ferrocarril, con un valor total de £ 185,121.993, lo que da un costo medio de £ 8.292 por kilómetro. (Whitaker's Almanack for 1890.)

FERROCARRILES CHILENOS.

De Valparaiso á Santiago	184 kilóm.	\$ 11,698.869	oro
Ramal de los Andes	45 "	" 913.034	"
De Santiago á Angol por San Fernando, Curicó, Talca, Chillán y San Rosendo	489 "	" 14,956.656	"
Ramal de Palmilla	43 "	" 422.285	"
" de Chillán á Talcahuano	186 "	" 4,917.256	"
Varios otros ramales	127 "	" 6,214.400	"
Valor del material rodante		7,372.308	"
Maestranzas		416.192	"
Repuestos de equipos		1,541.609	"
Muebles y enseres		195.087	"
Estaciones		1,000.000	"
	<hr/>	<hr/>	
Kilómetros	1.068	\$ 49,647,696	oro

Costo medio por kilómetro \$ 46.486, ó sean £ 9.287.

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

40.000 qq.	Cacao	á 1 c. por kilómt.	\$ 20.000
60.000 "	Tagua	" 1 " "	id. " 30.000
6.000 "	Cueros	" 1 " "	id. " 3.000
2.000 "	Caucho	" 1 " "	id. " 1.000
500 "	Almidón	1 " "	id. " 250
500 "	Quesos	" 1 " "	id. " 250
5.000 "	Sal y granos	" "	id. " 2.500
40.000 "	Importación	" "	id. " 30.000
1.500 "	Reses	" "	id. " 4.500
200 "	Caballos y mulas	id.	" 600
	Madera de construcción y ebanistería		" 8.000
	Producto del muelle sobre		

6.000 toneladas	„ 6.000
10.000 pasajeros	„ 20.000
	<hr/>
Suma	\$ 126.100
60 0/10 Gastos de explotación	75.660
	<hr/>
Producto neto	\$ 50.440

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

DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES DE MÉJICO.

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

nido algunos datos y cifras relativas á las principales líneas.

Un examen de los mapas demuestra que en 1880 Méjico sólo podía jactarse de tener una línea no más, abierta al tráfico, la conocida con el nombre de Ferrocarril Mejicano, de una extensión de cerca de 300 millas, de Veracruz á la ciudad de Méjico, capital de la República. La red de ferrocarriles norte-americanos no tocaba en ningún punto de la frontera mejicana, ó mejor dicho, no se acercaba más que hasta San Antonio, en Tejas, unas 150 millas de Eagle Pass. Las comunicaciones locales en el interior se hacían por diligencia ó á lomo de mula, y el comercio con el exterior por los vapores que salían de los puertos del Golfo de Méjico y los puertos del Pacífico. Volviendo al mapa de México en 1890, qué cambio tan sorprendente ha tenido lugar! Vemos la República cruzada en casi todas direcciones por ferrocarriles y ramales, mientras que importantes líneas ahora en construcción, llevarán nuevas secciones del territorio á la corriente de desarrollo que invariablemente sigue al mejoramiento de las vías de comunicación. La longitud total de los ferrocarriles abiertos actualmente en Méjico al uso público es de unas 4.648 millas, y mientras tanto se construyen rápidamente unas 1.360 millas más lo que hace por todo 6.008 millas. Durante este período los ferrocarriles de los Estados Unidos han avanzado también, y han alcanzado la frontera de Méjico en cuatro puntos, y puesto á la República Mejicana con comunicación directa por ferrocarril en todos los centros importantes de su gran vecino del Norte.

Es un hecho muy significativo y digno de

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

Puede afirmarse en general que la construcción de un ferrocarril tiene por efecto inmediato estimular la industria y la producción en la región atravesada por él, es decir, en veinte millas á cada lado de la línea, y en los países nuevos, como Méjico, todos los lugares situados dentro de cuarenta millas de la línea reciben de ella un beneficio indirecto, pero seguro.

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

(*South American Journal*,)

MEJICANOS Y ARGENTINOS.

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

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

Durante el último decenio, uno y otro pueblo han venido rivalizando en el progreso y movimiento ferroviario, y con tal precisión que es muy posible que en el actual semestre, y tal vez en un mismo mes, la red de ferrocarriles mejicanos y la red de ferrocarriles argentinos sumarán 9.000 kilómetros cada una.

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

UNA PROVINCIA MODELO.

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

Año	Kilómetros de Ferrocarril	Aumento
1865	0	0
1866	50	50

Año	Kilómetros de Ferrocarril	Aumento
1881	112	62
1885	607	495
1887	962	355
1888	1362	400
1889	2004	642

En el año que acaba de terminar la proporción es de casi dos kilómetros diarios. La campaña ferroviaria emprendida por su actual Gobernador Dr. Galvez, hará época en los anales ferrocarrileros de la América latina.

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

ESTADOS DE SINALOA Y DURANGO.

La transformación agrícola y comercial de esta gran sección del territorio mejicano, depende en gran parte de la construcción del ferrocarril de Culiacán á Durango, no sólo por la importancia y trascendencia que esta gran

línea tiene para ambos Estados, sino porque está llamada á ser la base de otros ferrocarriles secundarios, que convertirán esta línea principal en una de las más importantes y de más porvenir de la República Mejicana, difundiendo nueva vida por los distritos interiores y contribuyendo al engrandecimiento de las capitales de ambos Estados, gobernados hoy por dos ciudadanos entusiastas por el progreso ferroviario, y que son una garantía de que en todo aquello que de sus atribuciones dependa, facilitarán cuantos datos y noticias pueden ilustrar á los que se interesen en estudios y construcciones de nuevas vías de comunicación, *llamadas á sacar de su actual aislamiento no sólo á las capitales de uno y otro Estado, sino á importantísimos municipios, que si hoy carecen de movimiento mercantil, serán en plazo no lejano ricas y florecientes ciudades.*

(Railroad Topics.)

El desarrollo comercial en la República de Méjico, merced á los ferrocarriles, es tal, que las rentas de aduanas en el ejercicio fiscal del año próximo pasado tuvieron un aumento de CATORCE MILLONES DE SUCRES sobre el ejercicio del año anterior. En el departamento de Obras Públicas es en donde se ha desplegado la mayor actividad. Hoy en día 28.000 millas de líneas telegráficas, y 4.349 millas de líneas telefónicas ponen en comunicación las ciudades de más importancia. Se prodigan las subvenciones á las compañías de navegación y ferrocarriles, que representan hoy un cargo de más de un millón de libras esterlinas en el presupuesto.

HH. SRÉS. SENADORES Y DIPUTADOS:

Entre el estudio de las arduas é importantísimas cuestiones sujetas á vuestra ilustrada decisión, una de ellas es evidentemente la del Ferrocarril Central, que constituye la esperanza más positiva del país. Encerrada la Capital de la República, y como ella los principales centros de población, entre la doble inmensa cadena de los Andes, han menester para tener vida de ponerse en comunicación rápida y directa con los pueblos de la costa, los países vecinos y las demás naciones civilizadas de la tierra; de poder cambiar sus productos con los que una avanzada industria ha hecho necesarios, y de comunicar al mundo por su trasiego de ideas y de efectos la existencia, problemática en el mundo viejo, de una región no sólo habitable sino verdaderamente deliciosa.

Y decimos que ese ferrocarril constituye la esperanza más positiva del país, porque, aparte de la cortedad de la línea y de su factibilidad, las amargas decepciones que ha sufrido la Nación le han hecho ver que no puede ilusionarse con el trabajo de otras importantísimas obras que superan por ahora á los recursos de que disponemos.

En presencia, pues, de los males que deploramos como el estancamiento del comercio, la decadencia de la agricultura, la paralización de todo trabajo, no podemos menos que rogaros, que después del estudio detenido del proyecto del Ferrocarril Central, lo aceptéis con las mejores garantías, que ofrezca y seguridades que dé de llevarse á cabo.

Además de los beneficios que un ferrocarril como el Central puede producir, su establecimiento creará las esperanzas, hoy casi nulas, de que se llevarán á cabo los demás ferrocarriles en proyecto y por los que tanto ansía la Nación.

Al elevaros esta súplica obramos por amor al país sin que movernos pueda ningún interés particular; obramos consultando las verdaderas necesidades de la Nación, necesidades que vosotros estáis en el inrestricto deber de satisfacerlas en cuanto sea posible.

Quito, Junio 23 de 1890.

HH. SRES. SENADORES Y DIPUTADOS:

J. O. Escudero, Guillermo Martínez, J. I. Proaño, A. Guarderas, J. Baca y Hos. A. Gachet, L. Soderston, Ulpiano Riascos, M. Germán y C^a, Emilio Stahlschmidt, Koppel y Karls, Emilio Pallares A., Luis R. Pazmiño, José A. Vizcaino, José E. Camacho, José J. Castrillón, A. Herrmann y C^a, Lino Cárdenas, Mateo Moscoso, Daniel Moscoso, A. Maldonado C., Manuel Villalva, Francisco J. Rendón, Espinosa y C^a, Facundo Proaño T., Vásconez y Chiriboga, Ciro Mosquera, Benigno Paz y Miño, Alvarez y Miño, Carlos Román, Ramón Barba N., Julio Arboleda, A. C. Toledo, José A. Villota, Leonidas Gutiérrez, Félix Serafín Moreno, Benjamín N. Pazmiño, Lucas Salas, Francisco M. López, Reinaldo Muñoz, Aurelio Muñoz, Carlos Naranjo, Alejandro Villagómez, Roberto Espinosa, Luis A. F. Salvador, Miguel Egas, Carlos E. Pareja, Enrique Pareja, Luis Cobos, Ricardo Regalado, Rodolfo Rojas, Homero Jaramillo, Antonio S. Larrea, Alejandro A. García, M. Burbano, Emilio A. Muñoz, Francisco J. Calderón, J. Baquero Dávila, Eleodoro Miranda, Gabriel Mora, Paez y Cadena, Daniel E. Proaño, M. Camacho, Enrique Gehin D., M. Velasco, Alejandro Villamar P., G. F. Córdova, M. Eliseo Chiriboga, Antonio Dammer, León Donoso, M. Cruz Viteri, Alejandro Cartagenova, Joaquín M. Velasco, Alejandro Velasco, J. Troya, Francisco Schmidt, Teodoro Donoso, Pedro A. Guarderas, Carlos D. Saenz, Julio Cesar Alvarez, Fidel Monge, Rafael E.

Dávila, Mariano Alarcón G., Miguel A. Vargas, G. Charpentier, H. Hubotter, Manuel Palacios, Francisco Vásquez A., Buenaventura Malo, Ignacio Heredia, Miguel Mora, Francisco J. Zambrano, J. J. Martínez L., Alejandro Dolberg, José María Correa, Vicente Tinajero, Vidal de J. Camacho, A. Kistemacher, A. Salazar Zapata, Enrique Thede, Manuel R. Calderón.

EXCELENTISIMO SEÑOR:

Sabemos que el Poder Ejecutivo ha presentado á vuestra aprobación las modificaciones al contrato del Ferrocarril Central, modificaciones indispensables para llevar á feliz término la obra, y que han sido propuestas después de maduro estudio por la gran Compañía europea que se hace cargo de la empresa y que cuenta con fondos más que suficientes para verificarla.—Inútil nos parece encarecer á vuestro patriotismo é ilustración las ventajas incalculables de un ferrocarril como éste, que pondrá en comunicación la costa con la Capital de la República; claman por él á grandes voces nuestro comercio decaído, nuestra agricultura estacionaria, nuestros feraces campos abandonados, nuestra industria incipiente; en una palabra, nuestra pobreza y nuestro abatimiento.

La única reforma sustancial del contrato es la del aumento del precio á £ 7.000 por kilómetro, precio que la estadística de los ferrocarriles del continente demuestra ser sumamente módico, y aun más si se atiende á que casi todo el terreno es accidentado desde Bahía, y que las abruptas sinuosidades de nuestras montañas y los muchísimos ríos de la cordillera oponen poderosas dificultades al ascenso de la locomotora á una altura de diez mil pies. Además, debemos fijarnos en las si-

guientes ventajas que hacen que el aumento de precio en el kilómetro sea puramente imaginario y no real: 1^a no se paga el precio de £ 7.000 por kilómetro; se garantiza únicamente el interés del 6 % sobre dicha cantidad. 2^a Sólo el aumento de valor que producirá el ferrocarril en los terrenos que atraviesa, bastará para pagar los intereses garantizados. 3^a Mientras no se construyan cien kilómetros de ferrocarril, ó sea la tercera parte de la obra, la Nación no desembolsará nada; garantía indiscutible tanto de la seguridad plena de que se concluirá la obra, como de que la Compañía europea cuenta con los capitales suficientes, pues no podría concebirse en mente humana el capricho de invertir £ 700.000 en una obra para dejarla luego abandonada. 4^a Los intereses que la empresa dejará de percibir hasta que se concluyan los cien kilómetros, ó sean los intereses de las £ 700.000, ¿no vienen á compensar el pequeño aumento de precio en el kilómetro? 5^a En el contrato anterior se abona á razón de ochenta centavos la hectárea del terreno correspondiente á la empresa; por la nueva propuesta se ofrece abonar por esos terrenos el aumento de precio que reporten del mismo ferrocarril. 6^a Suponiendo que la Compañía construyera solamente los cien kilómetros primeros ¿qué habría arriesgado la Nación? ni un solo centavo. Además, la Capital quedaría á dos jornadas solamente del centésimo kilómetro. 7^a La Compañía europea se hace cargo, además, de los \$ 110.000 recibidos por el primer empresario. 8^a Si después de concluído todo el ferrocarril produce en diez años consecutivos lo suficiente para pagar el seis por ciento del capital invertido, ce-

sará la garantía de la Nación. He aquí patentes las ventajas de este contrato que se impone, Excmo. Sr., con toda la fuerza de la necesidad, de la justicia y de las conveniencias nacionales, á vuestro esclarecido patriotismo. Está vencida la dificultad de conseguir capitales extranjeros para la empresa; esos bosques seculares y esas montañas de granito esperan la locomotora como al genio del siglo para transformarse en campos y ciudades florecientes; la luz del progreso quiere clarear en los horizontes de la Patria, HH. Legisladores. Pronunciad el *fiat* y la luz se hará. Y esa aurora de civilización será saludada por nuestros hijos que bendecirán á los Legisladores de 1890.

Quito, Junio 16 de 1890.

EXCELENTISIMO SEÑOR:

Vicente M. Pallares, Carlos de Arteta, L. A. Arboleda, Emilio Pallares Arteta, Francisco M. Angulo, F. Barba Checa, Alberto Velasco G., Agustín Cabezas, Francisco C. Núñez, R. Carrión P., Enrique Gehin, Francisco Alarcón M., José D. Pompilio Vaca, Carlos J. Peñaherrera, Miguel Gortaire, José Espiridión Maldonado, Benigno Espinosa, Juan Donoso hijo, Víctor M. Andrade, Rafael M. Pólit, Manuel R. Gala, Leoncio T. Salvador, R. Miño, J. M. Chiriboga, Juan J. Jara, Alberto Maldonado C., Santos E. Pérez, Alejandro Egas, Belisario Alvarado, Alonso Pareja, B. Uquillas, Julio Saenz R., Aurelio Flor, Aurelio Torres, Rafael N. Guzmán, Ricardo Pérez, Alejandro Jaramillo, César Isaac Núñez, Pedro Pablo Ribadeneira, Diego M. Ordóñez, Luis Narváez, David Andrade R., Carlos L. Camacho, Alfonso Arboleda, Vicente Viteri P., José María Eliseo Montiel, Camilo Miranda, José Stacey, José Antonio Rodríguez, Ricardo Jaramillo, Félix Araujo, Adolfo Montaña, Carlos E. Villalobos, Francisco N. Carrillo, César J. Pérez, Juan J. Sanz, Federico Guillén, Francisco Argos, Emilio Stahlschmidt, Elías Ordóñez V., Félix Miranda, A. Kistemacher, M. de J. Venalcázar, José Espiridión Maldonado, Luis F. Gri-

jalva, R. E. Patiño, Leonidas Pallares Arteta, A. Gachet, M. Antonio González, Nicolás Cadena, Wenceslao Puente, Víctor Laso, Manuel S. Yépez, Fernando Avilés F., Rafael Bastidas, Joaquín Alvarez, Francisco Rodríguez, Manuel B. Jimenez, Ramón Barba N., Emerterio Aragón, Lucio Rojas, M. Fernández, Enrique Carrión, M. Vinueza R., Víctor Delgado, L. Adolfo García, I. Baca y Hos., Juan J. Narváez, Ramón F. Moya, Francisco F. Mata, Louis Ernest Fontenoy, J. N. Proaño T., Guillermo Martínez, Miguel E. Arregui, Alejandro Dolberg., M. C. Ordóñez, Francisco Valdez, Jorge Fegan, Roberto Suárez N., Miguel Manuel Egas, José Ignacio Villacreses, Máximo Heredia, A. P. Zambrano, (C. E.) Manuel Andrade (Canónigo.) Leoncio Sáenz, José Pérez Cortés, Lino Cárdenas, J. Alejandro Vargas, Julio César Donoso, Augusto Cobo V., Manuel Cevallos D., Carlos Egas, Alejandro Vega, Manuel A. Saltos R., Manuel Salazar Solano, Carlos Viteri, Nicanor Saona, José M. Aurelio Ante, José M. Ante, Félix Perra, Luis V. Cruz, Manuel M. Boada, Maximiliano Peña, E. Sánchez, Abrahán Cueva, Rafael Bastidas, Fernando Melo, Luís Salvador G., Antonio S. Ruiz, Arcesio Zambrano, Pablo E. Alvarez M., Carlos Cornejo Perti, Alcides Guerra, Miguel Reyes, Daniel R. Yepez, Antonio Cevallos, Juan J. Baca, Benigno Vizcaino, P. D. Sánchez, Víctor Eliseo Egas, Simón D. Castellanos, Gregorio Cueva, Juan E. Villasís, Benjamín Guzmán, Sabas Herrera, Nicanor Trujillo, Antonio Sevilla, Alberto López D., José Emilio Manosalvas, Santiago Puga, Nicolás Terán, Carlos E. Bueno, Benjamín L. Vinueza, Andrés González, Facundo Vinueza, M. Antonio Salgado, Eloy López, Darío Coello, Miguel Sotomayor, Camilo D. Baca, Modesto Cevallos, Eleuterio Martínez, Víctor M. Paredes, Rafael Pazmiño, Fernando Avilés F., Manuel López L., Daniel López J., V. Ontaneda, Antonio J. Mora, Pedro Becerra, J. N. Ramos, Rafael J. Ordóñez, Jorge Fegan, Antonio J. Sierra, Carlos Sanz A., Luis E. Riofrío, Emilio Valdivieso Palacios, R. S. Gabela, R. A. Proaño, Carlos A. Proaño, Juan M. Pérez, Manuel N. Andrade, Carlos Veintemilla, Carlos Aguirre Aparicio, Manuel M. Enriquez, E. Iturrealde J., Manuel M. Suárez, E. G. Arias, Sergio V. Molineros, José M. Barona, Nicanor A. Carrera, Domingo Miño, A. Salazar, Jesús F. Alvarez.