
FERROCARRIL
DE QUITO A BAHIA.



FERROCARRIL DE QUITO A BAHIA.



HONORABLES SENADORES Y DIPUTADOS:

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

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

Quito, junio 20 de 1887.

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

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

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

Quito, julio 4 de 1887.

Sr. Dr. D. Antonio Fernández Córdoba.

Presenté.

Mi estimado amigo y Señor:

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

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

(1) El Cantón de Manabí, inmediatamente servido por esta línea férrea, es el de Rocafuerte, el más exportador de aquella provincia, como muy acertadamente lo ha dicho el Excmo. Sr. Presidente de la República en carta de fecha setiembre 23 de 1886, que se publicó en varios periódicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. J. Kelly.

