

FERROCARRIL Y FINANZAS

BELISARIO L. CALISTO

QUITO

IMPRESA NACIONAL

Plaza de la Independencia

1896

Comprado en 1911

FERROCARRIL Y FINANZAS.

Tiempo es ya de que la obra del Ferrocarril del Sur sea una realidad, que los ecuatorianos veamos por fin acercarse la aurora de la felicidad por las cuencas de los ríos Chimbo ó Chanchán. No es posible que por más tiempo permanezcan casi separados del resto del mundo nuestras encantadoras y fértiles mesetas interandinas, ni sus pobladores sean el pasto de comunidades privilegiadas, ni que la indolencia y el más salvaje fanatismo continúen imperando en nuestro suelo. El Ferrocarril es el llamado á contribuir á la gran reforma social y política del país.

Esta magna obra es nuestra, y el partido liberal está en el ineludible deber de llevarla á cabo rompiendo todo obstáculo por grande que sea, si no quiere muy pronto ser aplastado por la teocracia.

Es necesario, es indispensable que el pito entusiasta de la locomotora salude el coloso de los Andes el 1.º de Enero de 1900. Si esto no hacemos los liberales, no seremos acreedores al aprecio de los pueblos, ni menos á llevar el nombre de tales, sino mas bien la execración del país.

Como para que la obra del Ferrocarril se lleve á cabo es indispensable contar con fondos del erario pú-

Oficio, y como éste se encuentra en un estado lamentable, debemos ponerle pronto y eficaz remedio. Desengañémonos; los ecuatorianos somos pobres, y si queremos llegar á la riqueza tenemos necesidad de mucha, muchísima economía.

No hagamos con lo poco que tenemos, lo del hijo pródigo; porque si no gastamos con relación á nuestras entradas, día á día iremos de mal en peor y acabaremos por caer en la bancarrota.

Si nos hemos propuesto salvar la patria, esquilmada por el robo y despilfarro de los Gobiernos anteriores, nivelemos el presupuesto; pero, para esto no acudamos al pernicioso sistema de gravar de un modo immoderado la agricultura, porque ésta se resentiría de muerte y lo que cosecharíamos es el odio de los pueblos. Tampoco acudamos á los continuos empréstitos á los bancos nacionales, si no queremos que una gran parte de las entradas de las aduanas pase á poder de ellos; pues, á se llevan treinta mil sueres mensuales por intereses y el día que el Gobierno dejare de pagarles vendrá como consecuencia el papel moneda.

Por los trabajos y estudios hechos en tiempo de Kelly y sus sucesores, ví que habían construídos y se tenían que hacer los *retrocesos* siguientes: uno en el Kilómetro 11; cuatro entre los Kilómetros 35 al 49 (estos en las laderas de San Roque) y cinco más en los Kilómetros 54, 61, 63, 74 y 81.

La distancia aproximativa en línea recta entre el puente de Chimbo y Sibambe creo no pasa de 50 Kilómetros; y como para subir á la altura de 2563 metros en que se encuentra la estación, hay que desarrollar lo menos 81 Kilómetros á fin de que no pase de una pendiente máxima del tres por ciento, tendrá que buscar una cuchilla que facilite su desarrollo, y caso de no haberla, acudir forzosamente á los *retrocesos*.

Se puede fácilmente salvar los peligrosos pasos del Güigra, San Roque y Ucumari empezando á ascender desde la quebrada Shilicay, con *retrocesos*, ó forzando la pendiente más de un tres por ciento, á fin de pasar encima del Güigra que está á 1,560 metros de altura y llegar á Páema que está á 1880, y de aprove-

char también los terraplenes de unos 12 á 16 kilómetros.

Si el Ingeniero Sr. Muller consigne evitar los retrocesos, la vía de Sibambe será buena, más sino consigue evitarlos, muy poco ó nada habremos adelantado con los nuevos estudios, por que, á más del tiempo que se pierde con las paradas del convoy, habría que lamentar muy continuos desastres que llevarían el pánico por todas partes, y como consecuencia nadie se atrevería á viajar en un ferrocarril donde se tendría que arriesgar en cada retroceso la vida. El resultado sería que la vía entre el puente de Chimbo y Sibambe tendría que quedar abandonada, como ha pasado en el Perú con el ferrocarril entre Guacho y Chancay, que hoy se encuentra completamente botado.

Para que un convoy no corra peligro estando descendiendo un dos y tres por ciento, es de imperiosa necesidad que los brequeros y maquinista sean muy versados y que jamás tomen licor; y como esto es por desgracia muy difícil conseguir, los siniestros serian casi inevitables, sobre todo cuando la máquina va tras del convoy, debe haber una precisión matemática en el manejo de los frenos. Si esto no se llega á conseguir, irá á parar en los abismos ó estrellarse en los soportes. En toda Europa es muy raro encontrar vías férreas que tengan retrocesos, y en la América del Sur el ferrocarril de la Oroya que sube á más de 4.000 metros no pasa de tener dos.

Personas hay que creen que la diferencia de tres á cuatrocientos metros de altura es un obstáculo para que una vía férrea reúna mayores ventajas y condiciones que la que tiene menos altura. Todo depende de que haya suficiente espacio para que con una pendiente dada, y sin recurrir á retrocesos se pueda superar la altura.

La distancia que habrá que construir de Ferrocarril hasta Cajabamba por la vía de Sibambe será:

Del puente de Chimbo á Ucamari.....	20	klm.
De Ucamari á Pagma.....	35	”
De Pagma á Sibambe.....	26	”

De Sibambe á Uchaguatana.....	30	klmt.
De Uchaguatana á Guamote.....	40	„
De Guamote á Cajabamba.....	30	„
De Cajabamba á Riobamba.....	20	„
Total.....	201	klmt.

Por la vía de Malpote hay:

Del Puente de Chimbo á Chassasoloma.	66	klmt.
De Chassasoloma á Guahirapungo.....	50	„
De Guahirapungo á Navac.....	12	„
De Navac á Cajabamba.....	22	„
De Cajabamba á Riobamba.....	18	„
	168	klmt.
Diferencia....	33	

La vía de Sibambe ofrece las ventajas siguientes:
 Estar ya al concluirse los estudios, pues así me lo han asegurado, y no puede ser de otro modo, puesto que pasan de nueve meses de trabajo con un competente personal, como son los Ingenieros Sres. Muller con el pequeño sueldo de doscientos cincuenta libras esterlinas mensuales, ó lo que es lo mismo *dos mil quinientos sueres* de nuestra moneda. Everett, primer asistente, quinientos sueres; segundo asistente Wet, ignoro lo que gana; tercer asistente López tres cientos sueres.

Ayudante hijo de López sesenta; sobrestante setenta y ocho, cadeneros portamira &. &. todos perfectamente rentados, á más á los ingenieros y ayudantes se les da toda clase de viveres; lo que se ha gastado pasa yá de \$ 48,000.

No contento el Sr. Muller con el personal que tubo (y por emulación con sus comprofesores) consiguió quitarme el único ingeniero que tenía el Sr. Ruggieri y al práctico Sr. Gandoli. Creo á mastardar en el mes entrante deben estar concinidos los estudios, contando como cuenta, con el poderoso auxilio del ingeniero Ruggieri y que en honor de la verdad y en mi

concepto es sino superior, igual al Sr. Muller. El tiempo, juez inexorable, vendrá á confirmar el juicio que he formado de estos dos Ingenieros que hoy están haciendo el estudio por la citada vía de Sibambe. Lo que sí desearía saber es, si el trazo es preliminar ó definitivo. Esta es cuestión de vital importancia para la obra; pues sino es definitivo, poco se ha hecho. Lo que realmente ha habido que estudiar por la vía de Sibambe son 70 kms., y aún éstos han tenido la ventaja de tener muchas picas abiertas para facilitar el trabajo.

Hay una altiplanicie entre Sibambe y Pagma, cerca de la cual debe pasar el estudio. Esta planicie medirá unos 15 kilómetros de largo y de 300 á 500 metros de ancho. Ha sido comprada por el Sr. Luis Dillon, á los indios naturales de ese lugar, según se me ha asegurado. Si esto es cierto, creo que esos terrenos serán dentro de poco una nueva fuente de riqueza nacional.

Se pueden aprovechar en parte, unos 9 kilómetros de terraplenes del puente de Chimbo hacia Shilicay y unos 10 de terraplenes completamente concluidos, de los veintisiete que hay de Pagma á Sibambe con algunas reformas.

La inclinación del terreno desde Uchagnatana á Cajabamba como término medio es de 22° sobre el horizonte; esto facilitará mucho al trabajo.

Por Malpote hay las ventajas siguientes:

Que las vegas del río Chimbo en una extensión de 30 kilómetros favorecen mucho la mano de obra, porque habrá muy poco terreno que remover, y con esto se habrá salvado la parte más mortífera y por consecuencia costosa de la obra llegando á la altura de 1200 metros sobre el nivel del mar. Todo el trayecto hasta Cajabamba tiene la inmensa ventaja de ser terreno firme, lo que hará que sea un sólo gasto el que haya que hacerse, además se puede adaptar á vía ancha por no haber grandes cortes y ser las curvas pocas y cuyo radio no baja de 60. En mi opinión, no será mucha la diferencia del costo kilométrico haciéndola de un metro veinte, en cambio las ventajas de una vía ancha son incalculables y que están al alcance hasta de las perso-

mas que no colocan el ramo de ingeniatura. Las colosales obras de los ferrocarriles de la Oroya y de Arequipa á Cusco que pasan por laderas hasta de 60 de pendiente, sobre el horizonte, por quebradas y abismos espantosos, son de un metro veinte de ancho, y por regla general todos los Ferrocarriles del mundo, sean ó no de montaña, son de vía ancha.

Hasta hoy no hay en todo el trayecto de la vía un solo retroceso, y por inspección que tengo hecha del resto de la vía, creo no habrá uno sólo hasta Riobamba.

La incalculable ventaja que reportaría al país, es que un kilómetro que adelanta, es un paso hacia la Capital; mas no así por la vía de Sibambe, puesto que esta población se encuentra del punto céntrico donde debe llegar forzosamente el Ferrocarril, que es Cajabamba, á diez y seis leguas y el puente de Chimbo que es hasta donde llega hoy el Ferrocarril. Por la vía de Pallatanga, también está á diez y seis leguas. Esto hará que aun cuando esté concluido el Ferrocarril hasta Sibambe no produzca ni un solo centavo, porque los arrieros, á fin de no pagar mayor flete, siendo igual la distancia, preferirán ir al puente de Chimbo por Pallatanga y no á Sibambe.

La línea, una vez en Tambillo, que está á 46 kilómetros del puente de Chimbo favorecerá mucho á la provincia de Bolívar, porque San José y San Miguel de Chimbo quedan á tres leguas de distancia; y como toda la carga entra y sale por esa provincia, preferirán ir á tomar el Ferrocarril en Tambillo y no pasar á Babahoyo, que está á veinticuatro leguas. También el cultivo del café en las vegas y laderas del río Chimbo y valle de Pallatanga le dará vida propia y costeará perfectamente el tráfico. No así por Sibambe, que desde este pueblo hasta Guamote son en su mayor parte terrenos completamente estériles.

Hay maderas incorruptibles como el *quinua* y *paño amarillo* que servirán para durmientes y como complemento 33 kilómetro; menos de distancia, es decir, ahorro en la construcción, en el tiempo, y más que todo en el sostenimiento por todos los años que se explote a vía, gasto que en Ferrocarril de montaña,—para sos-

tenimiento y tráfico, no puede bajar de \$ 2.000 el kilómetro en el año; habrá pues que gastar \$ 66.000 más.

Como para que esta magna obra se lleve á cabo es indispensable saber el costo, si no exacto, siquiera aproximado por no haberse concluido el estudio de ninguna de las dos vías para que me sirvieran de base. Con todo por el trabajo ya hecho y por las exploraciones y examen minuciosos que he practicado en el terreno, creo que el costo kilométrico en la parte más difícil, que es al principio del ascenso de la cordillera, no pasará de unos \$ 45.000 y en la parte alta ó fría de \$ 28.000. Como término medio \$ 32.000; por cualquiera de las dos vías.

Los 291 kilómetros que hay del puente de Chimbo hasta Riobamba por la vía de Sibambe, al precio de treinta y dos mil sueres darían \$ 6.430.000.—Este dinero debe conseguirse de los bancos y capitalistas nacionales mediante las garantías siguientes: Como son los ramos de la sal, tabaco, pólvora, 20 % sobre el producto neto del ramo del aguardiente y el 10 % del veinte por ciento adicional con que se tiene gravadas las entradas de las Aduanas de la República.

El préstamo de los \$ 6.432.000—deberán hacerlo en moneda nacional, en el plazo fijo de tres años seis meses y á razón de \$ 459.428 cada tres meses.

Para el pago de los citados \$ 6.432.000—calculados al crecido interés del 9 % anual se necesitarían \$ 578.880—anuales: esto, en el supuesto que se recibiera la cantidad íntegra; mas como ésta se recibirá en dividendos, lo que realmente habría que pagar, con re-capitalización de intereses anuales serían las cantidades siguientes:

En el 1 ^{er} año.....	\$	103.371.27
„ „ 2 ^o „		278.068.04
„ „ 3 ^{er} „		468.487.53
„ „ los seis meses de 4. ^o año		317.349.23
Las 14 mensualidades á \$ 459.428 cu..		6.431.992...
	\$	<u>7.599.268.07</u>

El ramo de sal dió en las *honoradas* administraciones anteriores, un año con otro, como término medio doscientos treinta mil sucres anuales, hoy creo no bajará de trescientos mil, se ha vendido y continúa vendiendo el quintal de 50 kilogramos de peso á dos sucres; creo que muy bien se le puede aumentar un sucre cincuenta centavos, y este aumento solo debe durar hasta cuando se haya cancelado la deuda contraída.

El pueblo no recibiría perjuicio, puesto que después de tres años y medio en que se verá prácticamente que el Ferrocarril reditúa para pagar los intereses, se puede suprimir el citado aumento; y si esto no se consigue debe ponerse una Colecturía de sales en Riobamba. Con esta operación tendrían la sal mucho más barata que lo que en la actualidad la compran en la estación de verano. Por otro lado, como la inversión que se le va á dar á este dinero no puede ser más justa ni más santa, el pueblo no la recibirá con desagrado.

Con el aumento, las sales vendrán á producir en el año..... \$ 402.500

El 10 % sobre el derecho de 20 % adicional en las Aduanas de la República.....	,, 220.000
El ramo del tabaco.....	,, 130.000
„ „ de la pólvora.....	,, 30.000
„ 20 % sobre el producto del ramo de aguardientes que produce \$ 800.000 anuales ..	,, 160.000
	<hr/>
	\$ 942.500

El producto de los ramos antedichos se entregarán semestralmente á los prestamistas; estos ramos en los tres y medio años al interés del 9 % anual y con capitalización de intereses producirá lo siguiente:

Intereses del 1er. año, en los \$ 942.500 \$	21.195, ..
„ „ 2º „	107.927,55
„ „ 3er „	202.376,03
„ „ de los seis meses en el 4º año „	142.087,44
7 dividendos entregados de \$ 471.250 cju ..	3.298.750, ..
	<hr/>
	\$ 3.772.336,02

Deduciendo de los \$ 7.599.268,07 el abono con intereses de \$ 3.772.336,02 producto de los impuestos de

la sal, tabaco, etc., etc., la deuda neta del Gobierno del Ecuador sólo sería de \$ 3.826.932,05 suma relativamente pequeña si se toma en consideración la magnitud de la obra.

Como la riqueza pública aumenta día á día con el desarrollo de la industria del café, y como este ramo y otros muchos del interior recibirán un poderoso incremento, es muy natural que con el aumento de la riqueza, aumente también el consumo de la sal, tabaco, etc.

Los usufructos de la vía después del primer año de puesta al servicio público, no bajará de \$ 800.000 anuales. Me atrevo á asegurar esto, porque en el año de 1892 me dediqué á tomar una razón diaria y muy minuciosa del número de bultos y el peso aproximativo de ellos; del número de recuantes y bestias cargadas que entraban y salían á Babahoyo y el número de pasajeros según la categoría de cada uno de ellos. En el puente de Chimbo tomé los informes de un modo no muy exacto, debido á que en el tren en esa época tenía muy poco tráfico. De este minucioso estudio he sacado en limpio que la línea, una vez en Riobamba, pagará el crecido interés del capital invertido entre el puente de Chimbo y la citada ciudad, del $7\frac{1}{2}\%$ anual.

Las entradas del Ferrocarril, unidas á los \$ 942.500 producto de la sal, etc., etc., harán que los tres millones ochocientos veintiseis mil novecientos treinta y dos sucres, cinco centavos, sean totalmente cancelados á más tardar cuatro años después de inaugurada la vía férrea. Y si se llegase á conseguir el capital al interés del 8% anual, más pronto el Tesoro público sería dueño de las ingentes entradas del Ferrocarril. Esta sería una fuente de inagotable riqueza, que espero, de ninguna manera pase á ser patrimonio de capitalistas extranjeros ó de especuladores de mala fe. Todo buen Gobierno tiende al aumento de las entradas nacionales, es natural que el nuestro no se cortará la cabeza sedéndolas á alguna empresa extranjera, con más el aumento de las entradas de muellaje; que hacen años le vienen queriendo hechar mano valiéndose de mil medios.

Los ramos de la sal, tabaco y pólvora deben sacarse á remate público; pues así se tendrá una entrada fi-

ja con que garantizar á los que den el dinero, mucho más que el Gobierno asegurará las entradas de estos ramos con las garantías de los que sean favorecidos en el remate, y además los prestamistas tendrían mayor seguridad y confianza en individuos que den buenas garantías, que en un colector que con decir no hay venta, haría quedar mal al Gobierno.

Los impuestos administrados por rematistas, como el del aguardiente, ha dado brillantes resultados en la práctica; y creo que el de las sales, tabaco y pólvora sacados á remate, subirán de lo que he presupuestado; pues he tomado por base el rendimiento habido en los años de 1893 y 94 época en la que las entradas fiscales estaban pésimamente manejadas. En esa época FELIZ el traficar con las entradas fiscales era la cosa más natural y corriente.

Los prestamistas para garantizar sus haberes deberán recibir en hipoteca los ramos de la sal, tabaco y pólvora al 20^o/₁₀₀; sobre el rendimiento del ramo del aguardiente y 10^o/₁₀₀ del veinte por ciento adicional sobre los derechos de las Aduanas de la República. También los valores por los que se haga el remate de la sal, tabaco y pólvora.

Los asentistas de los citados ramos deberán entregar semestralmente la cuarta parte del valor por el que hicieron el remate, á más darán una garantía hipotecaria correspondiente á la tercera parte del valor del remate á plena satisfacción de los prestamistas, quedando directamente responsables á éstos y no al Gobierno. Caso que no den cumplimiento en la entrega semestralmente, de los dividendos, los prestamistas tendrán la facultad de hacer uso de los mismos derechos y privilegios que tiene el Fisco para hacer efectivas sus deudas.

Todos los valores que vayan percibiendo los prestamistas, cargarán en cuenta corriente al interés del 9^o/₁₀₀ anual ó al que se estipule en el contrato; lo propio harán con el dinero que vayan entregando al comisionado ó encargado del Gobierno, ó Comité creado de expreso para la obra del Ferrocarril, el que será directamente responsable ante los prestamistas y el Supremo Gobierno: caso de dar otra inversión á los fondos,

serán castigados con cuatro años de Panóptico y la devolución inmediata de la cantidad que haya sido distraída. La comisión será nombrada por los prestamistas y el Gobierno. Esta se encargará de entregar los fondos al empresario ó constructores de la vía, en conformidad con lo estipulado en el contrato.

Recibirán también en garantía hipotecaria los prestamistas el sobrante de las entradas del Ferrocarril, después de cubiertos los gastos de sostenimiento y explotación.

En vista de tan inmejorables garantías confío que los bancos y capitalistas del país aprovecharán tan brillante ocasión para colocar fuertes sumas á un magnífico interés y á más tener la facilidad de ir dando en pequeños dividendos y en el largo tiempo de tres años seis meses.

Se ha sostenido que el Gobierno no ha podido hacer el Ferrocarril por no haber contado para ello con fondos suficientes; más con la operación que dejo indicada creo está allanada la dificultad y que ceda los ramos de la sal, pólvora y una quinta parte del ramo del aguardiente por satisfacer el loco frenecí que hay en todo pecho ecuatoriano por ver unida cuanto antes con los lazos del Ferrocarril la costa con la sierra, no creo es mucho.

La locomotora matará para siempre ese salvaje provincialismo, hijo tan sólo de cerebros obtusos, y sin la menor idea de lo que es, ni en lo que consiste la Patria. Si, maldigo, mil y mil veces á esos individuos que tratan de explotar el provincialismo (tanto interioranos como costeños) en provecho de sus bastardas pasiones políticas ó religiosas: Estos no pueden pertenecer á la raza de seres dotados de amor, caridad y deseo de grandeza para sus conciudadanos y su Patria, sino de individuos degradados de la especie humana, con la caparazon de hombres sagaces y buenos y los instintos de la hiena y las entrañas de sanguinario tigre.

El provincialismo por una parte y la aspiración al poder, de aventureros, sin mas aptitudes que el valor brutal, fueron la causa de la desunión de Centro Amé-rica.

¿Qué son hoy esos pequeños estados? Con muy honrosas excepciones, el juguete, el pasto de espadañes? que sin mas ley que su voluntad, sin mas amor que al erario público, ni mas opinión que el de las bayonetas, De qué les ha servido su inmensa riqueza, su brillante posición topográfica; estar entre dos mares y unida por el Ferrocarril con Méjico y Norte-América; Viven solo deshonrándose mordiendo como perros atacados de hidrofobia y sus mejores hijos por centenares van desapareciendo en los fratricidas campos de batalla. Si no hubiera habido la fatal división, hijo sólo del torpe provincialismo y de las bastardas aspiraciones de la soldadecza desenfrenada, hoy esas repúblicas fueran respetadas por todo el mundo, sus inmensas entradas fiscales que se emplean en sostener lujosos ejércitos, se hubieran invertido en cosas de utilidad procomunal, serían hoy fuertes y respetadas de todos, é Inglaterra no se hubiera atrevido á ultrajarla y á arrebatarle un pedazo de su territorio.

Acaeció en Chile hace algunos años que las provincias que están al Sur del Río Maule vivían casi incomunicadas con la capital de la República y las del Norte, como la falta de contacto trae casi siempre la de las costumbres y muchas veces de las ideas; eran pues muy distintas las que existían entre Santiago y Concepción. El provincialismo entre estas dos secciones de la república era muy marcado, se miraban Concepción y Santiago como rivales, en la primera, no faltó uno que otro que asusara el provincialismo con la descabellada pretención de formar un nuevo estado con todas las provincias del Sur.

Contaba para esto con grandes elementos, como son: extensos terrenos feracísimos, donde se cultiva la viña en grande escala, el trigo y la ganadería en las pampas de Arauco, que tienen una longitud de cincuenta leguas y latitud de treinta, atravezadas por los ríos Calle-Calle y el Vio-Vio, el primero nabegable; con inmensos bosques, infinidad de minas de carbón de piedra. Grandes fábricas de cerveza, como la Hadwanter en Valdivia donde se elaboran veinte millones de litros en el año, de destilación de alcohol de trigo,

que sólo la Fábrica Taber, destila doce millones de litros, compañías propias de vapores; como la de Armadores y de la señora Causiño. La exportación de trigo es de dos millones de quintales en el año, con toda esta inmensa riqueza los hombres pensadores y sensatos de Concepción, vieron que con la desunión vendría la ruina de la nación Chilena y sin omitir esfuerzos, unidos á los Santiagueños resolvieron á toda costa hacer el Ferrocarril desde Santiago hacia las provincias del Sur, la obra se empezó por cuenta del Estado, sin embargo de tener éste un déficit de seis millones para cubrir el presupuesto. Habría algo más de cien Kilómetros concluidos cuando declararon la guerra al Perú. Lo mas natural entre nosotros hubiera sido suspender ese trabajo; mas en ese país sucedió todo lo contrario, la obra continuó sin interrupción y los quinientos Kilómetros que separaban las dos ciudades rivales fueron hechos. Hoy en doce horas se comunican. Desde el feliz día en que el pito de la locomotora visitó las orillas del Vio-Vio, desapareció el provincialismo y hoy felices esas dos ciudades se aman y su adelanto es sorprendente. Santiago cuenta con trescientos mil pobladores, está á la altura de cualquier ciudad Europea. Concepción á las orillas del Vio-Vio, antes que llegara el Ferrocarril fué como es en la actualidad Riobamba, hoy pasa de sesenta mil pobladores; cuenta con una magnífica plaza de mercado, colegios, institutos de artes, teatro, suntuosos hoteles y casas bancarias, calles alamedadas y paseos públicos y como complemento un espléndido puente de fierro, sobre pilares de iden que atraviesa el Vio-Vio, en una extensión de unos dos mil metros, (lo que hay de las Peñas á Durán.) Por este puente Pasa el Ferrocarril que va á Coronel y Lota.

Es increíble el desarrollo que han tomado todas las ciudades por donde ha pasado el trén, en especial la industria y la agricultura. Vasta saber que hoy la exportación de Chile pasa de ciento ochenta millones de pesos fuertes y el tesoro público tiene un ingreso de sesenta y cinco millones. Está considerada y respetada por todo el mundo, goza de un gran crédito en

Europa. ¿Se quiere un mejor ejemplo de lo que vale la Unión?

Tenemos á la vista otro caso, Italia. Hoy es una nación floreciente bajo todo concepto y está en primera fila entre las naciones Europeas. ¿Qué fué antes de su unión? Unos estados dominados por ambiciosos impotentes para conservar su poder y la integridad de sus dominios.

Pues unas veces estaban bajo el poder de los Austriacos y Españoles, como el de los Franceses; no paraba un siglo sin que cambiaran de amos; lo cierto del caso es, que por centenares de años no pasaron de la condición de esclavos, derramando su sangre en beneficio de tal ó cual tirano coronado, sea este Italiano, Francés, Austriaco ó Español ó en el de sus conquistadores. Mientras tanto la agricultura, las industrias y el comercio yacían en el más triste estado de decadencia, de atraso; como consecuencia la aterrante miseria, el robo á mano armada y la falta absoluta de garantías.

Confiado en el vehemente deseo que tiene el Sr. General D. Eloy Alfaro de poner el Ferrocarril dentro de tres años en la ciudad de Riobamba y de cinco en ésta, espero pondrá en práctica el sencillo problema que he resuelto. Cualquiera demora haría que se pierdan los pocos MESES DE VERANO que nos restan y en que se puede trabajar y como para entablar el trabajo en debida forma y para que haya suficiente número de brazos se necesita lo menos un mes; el arreglo del empréstito debe hacerse á más tardar á fines de Setiembre y los remates, á fine del mismo.

Pretender que la obra del Ferrocarril se ha de llevar á cabo con empréstitos en el exterior ó con contratistas extranjeros es una locura. Primero, porque los capitalistas extranjeros conocen quizás mejor que muchos de nosotros el estado lamentable de nuestra hacienda pública, de nuestra situación política y más que todo de la falta de paz: Y segundo, mientras no salgamos por algún medio de nuestra deuda externa y el Gobierno no goce de una larga paz; acompañado de gran economía y hábil manejo de las entradas fiscales,

to recuperaremos nuestro crédito exterior, ni tendremos para Ferrocarriles.

Respecto á los contratistas, causados estamos ya de ver que no ha habido congreso en que no se hayan presentado todos por centenares y siempre por *simpatías al Ecuador*, y con *ventajosísimos* contratos.

En esta Convención tengo la seguridad se van á presentar por docenas, principalmente si se lleva á cabo la operación que dejo indicada. Ya me figuro ver el sin número de empresarios, á cual más patriota, más desinteresado, más católico, si el Gobierno da medio á comprender que así le conviene y más herejes que Renan, en el sentido contrario. Todos han de presentar credenciales de haber trabajado en los Ferrocarriles más gigantescos del mundo; el que menos, ha de haber sido ingeniero de 1.^a clase (sic).

A más el sin número de padrinos que se han de levantar recomendando á sus ahijados, como á patriotas desinteresados; honrados, ilustrados, protegidos por casas bancarias y *liberales conocidos* aun cuando pertenezcan al número de los japoneces argollistas, á fin de que se les dé la preferencia. Unos y otros cual nube de gaviotas, al suave olfato de los millones han de caer sobre los Sres. Ministros y personajes influentes del Gobierno en demanda de protección. Han de flotar las invitaciones en los Clubs, Casinos, Hoteles &c. Los brindis, la adulación y el licor harán que muchos incautos y desnaturalizados ciudadanos caigan en la red, con perjuicio del país; todo esto se evitará con una ley, (que hacen años ha debido darse), enales: Autorizar al Poder Ejecutivo para que pueda hacer contratos y para que cualquiera empresa ó particular pueda hacer Ferrocarriles en la República, pagando un derecho de patente por cada kilómetro de extensión que construya. Este pago puede reglamentarse y tener una gran fuente de riqueza el Tesoro público, á más abrir las puertas á los capitales extranjeros.

Por de pronto ya tenemos ofertas de dinero de Norte América y propuestas de Italia para hacer el Ferrocarril. ¡Si querrá noventa años de privilegio, 60% de interés al capital invertido y otras lindezas por

el estilo; y después resulta que el Ferrocarril jamás da el interés del seis, y el Gobierno tenga que pagar, poca cosa, intereses por noventa años y más que todo privado de poder hacer por su cuenta otra vía, caso de que el aumento de comercio así lo exigiera. Hay más: nuestra hermana la heroica Venezuela acaba de ser víctima de un contrato Leonino con una compañía Alemana.

Se dice que el Gobierno Alemán ha querido imponer por la fuerza al Venezolano, por el pago de los intereses; ignoramos cual haya sido el resultado.

No podemos negar que mucho se preocupan de nuestra suerte los Americanos y Europeos; sólo nos falta que los agradecidos japoneses nos manden un MARAVILLOSO empresario.

¿Si tendrá Pepito y Antiquito participación en la propuesta de Dine? ¿Si volverá Delort con recomendaciones de Rampolla, para hacernos un Ferrocarril, esencialmente católico, como lo dijo cuando estubo en ésta; á fin de que sólo puedan usar, y gratis, los Sres. Obispos, Canónigos, los Salesianos, Redentoristas, y todas las corporaciones extranjeras de Frailes y Monjas.

En este trén no se hubiera embarcado ningún hereje y para espantar al diablo se hubiera bautizado todas las estaciones y lugares más peligrosos con nombres de dioses ó seres deíficos, como por ejemplo, la estación del Divino Pastor, del Corazón de Jesús, la parada de San Ambrosio, el túnel de Santa Dorotea, la vuelta de Santa Mónica, la curva de Santa Presentación la recta de San Canuto, el acueducto de San Ermenegildo, el ascenso, en retroceso los dolores de María, las lágrimas de las once mil vírgenes, el coche de San Eustaquio, el carro de San Benito, la locomotora de Santa Rita, en cada parada una capilla con un Santo aparecido y en cada carro cuadros de vírgenes milagrosas y en la trompa de la locomotora un San Cirilo.

Cada llegada de un trén hubiera sido una fiesta religiosa y estos no podrían haber venido sino el 1º del mes, no muy continuos por temor de que venga la herejía.

Un gran acompañamiento precidido por todo el Cabildo hubiera ido á recibir en Chiriyacu á los Santos pasajeros compuestos en su totalidad de Veltlemitas, Sagrados Corazones, Buen Pastor, Caridad, Redentoristas, Jesuítas, Salesianos y más comunidades extranjeras que forzosamente hubieran venido con sus cargamentitos de succulentos vinos, blancos, tintos, y espumantes y mercaderitas desde sintas, hasta ternos hechos de ropa *para el Divinito Cultito*. Por supuesto, como objetos destinados para Dios, libres de derechos de Aduana y de todo impuesto Fiscal y Municipal, criado y por criarse. Entonces hubiera salido el Supremo Gobierno, al portal del Palacio entre una respetable guardia de Genízaros, vestido de gran Turco, con cuatro ó seis acólitos con sus correspondientes incensarios y los estandartes del Corazón de Jesús y de María, á ver pasar y hechar la bendición á los recién llegados. Mientras tanto el pueblo postrado de rodillas con la vista torva, la mente entorpecida, derramando piojos y arapos y recitando magistralmente oraciones, hubiera presenciado el desfile de la soberbia y orgullosa teocrática comitiva. ¡Mas vive Dios! El faro luminoso de la libertad proyectó su bienhechora luz al pueblo {ecuatoriano y el partido liberal lo salvará.

Hay la opinión de que se debe hacer un empréstito á los bancos del país, al bajo el interés del 6% anual para con esto fundar un nuevo banco. Esta operación la juzgo irrealizable por lo bajo del interés. La intención no puede ser más plausible; pues se trata nada menos que volver á colocar al 8% invertir una parte en hacer el Ferrocarril de Chimbo á Sibambe, de Ibarra al Pailón y un Trambía de Quito á Ambato. Mas este empréstito creo correrá el triste fin del gran proyecto del Sr. Dr. Luis F. Borja, sobre los centenaes de miles de ocasiones menores para cubrir de Ferrocarriles toda la República.

Lo positivo es que nos dejemos de pensar ya en conseguir empréstitos á bajo interés sea aquí ó en el extranjero, menos reunir fondos en el país por medio de acciones mayores ó menores, no están todavía neces-

fros pueblos educados para esta clase de operaciones. Lo único práctico es que el Gobierno lo haga por su cuenta: basta ya de ser el objeto de la burla de tantos farsantes que no han hecho otra cosa que quitar el tiempo miserablemente á los Legisladores y dar pábulo para que corrompidos y desnaturalizados gobernantes se crucen de brazos sin hacer absolutamente nada, hechándose encima todas las entradas fiscales, que han debido emplearse en hacer siquiera por año 5 kilómetros de Ferrocarril. Si esto se hubieran hecho, ya estaríamos con el trén en el interior. El mejor medio para libertar á la Convención de la plaga de empresarios, es que el Gobierno de hecho empiece la obra y también para que se liberte de la nube de Cesantes, que mientras no tengan una colocación, no descansarán un momento de conspirar. Démosles colocación en el Ferrocarril y habremos conseguido contener en parte el jérmén revolucionario.

Los Ferrocarriles son el mejor ejército con que puede contar un Gobierno, debido á la facilidad que prestan para movilizar las tropas. Y en cualquier lugar de la República donde se levantara la chispa revolucionaria, sería apagada inmediatamente. Y para corroborar esto, citaré un hecho práctico que tuvo lugar en el Perú en tiempo del Gobierno del Coronel Balta. La ciudad de Arequipa desde el tiempo de la independencia había sido la cuna de las revoluciones y la tumba de muchos presidentes: Balta comprendió que el único medio de concluir con ese foco revolucionario y asegurar la estabilidad de su Gobierno era construir el Ferrocarril de Mollendo á Arequipa, y así lo hizo. Desde esa fecha hasta el día las revoluciones en Arequipa casi han desaparecido y las que han habido han sido sofocadas en su cuna.

Voy á permitirme dar alguna luz en los ramos del tabaco, sal, etc. etc.

El Congreso de 1894 gravó por insinuación mía el ramo del tabaco; mas no tal cual yo le había indicado, sino con tantas reformas que una vez puesta en la práctica resultó ser casi irrealizable, con este motivo me dediqué á estudiar el sistema más sencillo y á fin de

que diera un buen resultado en la práctica, pues que el mejor es el que á continuación expongo debido á que los asentistas tienen la ventaja de poder apreciar la cosecha del tabaco y hacer un arreglo con el productor; á más tener la ventaja de cobrar á pocas personas. Y tan cierto es esto que de varios informes que he tomado de rematistas, en especial de uno muy respetable, el que me dijo que hacían años había tenido en remate en la Provincia del Norte el ramo del tabaco y siempre había ganado; mas cuando remató bajo el sistema de los timbres no pudo hacer efectivo el impuesto y perdió en su totalidad el valor en que había hecho el remate.

IMPUESTO A LA SAL.

PROYECTOS DE DECRETOS.

Art. 1º El ramo de las sales continuará estancada.

Art. 2º Se sacará á remate público y adjudicará al mejor postor.

Art. 3º El rematista otorgará una garantía hipotecaria por la tercera parte del valor en que hizo el remate á plena satisfacción de los prestamistas que hubieren dado dinero para la obra del Ferrocarril del puente de Chimbo á la ciudad de Riobamba.

Art. 4º Sólo los rematistas podrán elaborar ó sacar sal en el territorio de la República.

Art. 5º Venderán á razón de tres sueres cincuenta centavos el quintal de cien libras españolas de sal bien purificada.

Art. 6º El contratista queda facultado para comisar los contrabandos que se hagan de sal del exterior. Los empleados de las aduanas de la República le prestarán toda clase de auxilios y vigilarán en cumplimiento de lo ordenado en los aranceles de la aduana. También podrá comisar la sal que se elabore en el país sin su consentimiento.

IMPUESTO A LA POLVORA.

Art. 1º La pólvora se sacará á remate público bajo las mismas bases y condiciones que rezan los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º y 6º del ramo de las sales.

IMPUESTO AL TABACO.

Art. 1º Las tabaquerías ó lugares donde se fabriquen cigarros ó cigarrillos se dividirán en 1ª y 2ª clase: las de 1ª pagarán de patente cuatro sueres mensuales y las de 2ª dos.

Att. 2º Todo productor de tabaco pagará por cada libra en rama ó en bruto cinco centavos.

Art. 3º La recaudación de este impuesto se hará por asentamiento bajo las mismas bases y condiciones que el del ramo de aguardientes.

Art. 4º La clasificación de las tabaquerías la harán dos peritos nombrados uno por el Gobierno y otro por el asentista.

Art. 5º El tabaco de exportación sea labrado ó en rama pagará tres sueres el quitatal.

Art. 6º Queda suprimida toda otra contribución. El Impuesto de \$ 1,60 que ha tenido el tabaco produjo en los años anteriores \$ 24.500, le aumento sólo \$ 2.40 y deberá rendir en el año..... \$ 76.500

Las fábricas de tabaco y las tabaquerías no dejarán de producir en toda la República lo menos..... .. 53.500

\$ 130.000

Me he fundado en que las tabaquerías producirán lo menos, los cincuenta y tres mil quinientos sueres anuales, porque, sólo el cantón de Pichincha hay 498 tabaquerías, que unas con otras no pagan sino \$ 2,50 mensuales que darían en el año \$ 14.940.

Si he aumentado sólo dos sueres cuarenta centavos, es porque vengo estudiando que en nuestro país, para que un nuevo impuesto ó el aumento á lo existentes

den buenos resultados; sin exasperar á los consumidores, ni atacar directamente al productor ó in la detail; conviene ir con mucho tino, aumentando poco á poco hasta que el consumidor se vaya habituando; de esta manera en ocho ó diez años se habrá conseguido todo el resultado apetecido, levantando un impuesto hasta donde puede soportar el artículo y tolerar el pueblo, si el aumento ó la nueva contribución es demasiado subida el resultado es contraproducente.

IMPUESTO AL AGUARDIENTE.

Art. 1º Toda destilación de aguardientes que se hagan en las haciendas, poblaciones ó caseríos de 18 á 22 grados pagarán ocho centavos el litro. De alcoholes de 23 á 30 doce centavos y de más de 31 veinticuatro centavos.

Art. 2º Los lugares ó sitios donde se despendan aguardientes ó alcoholes, como son: casas, boticas, tiendas, covachas y haciendas, se dividirán en 1ª, 2ª y 3ª clase, las de primera pagarán diez sueros mensuales, las de segunda seis y las de tercera cuatro.

Art. 3º La clasificación la harán dos peritos uno nombrado por el Fisco y otro por el asentista.

Art. 4º La recaudación se hará por asentamiento.

Art. 5º El asentista podrá cobrar ó hacer el arreglo que más le convenga en el lugar de la destilación ó del consumo.

Art. 6º Antes de empezar la destilación en las haciendas, ciudades, poblaciones y caserío, deberán sacar la patente del asentista y hacerla anotar con los respectivos tesoreros de Hacienda: En la citada patente deberá constar la clase del licor, si aguardiente ó alcohol; el número de litros que va á destilar y el tiempo que dure la destilación.

Art. 7º Los que destilaren más cantidad de aguardiente ó alcohol del que espresa la patente serán castigados con una multa de mil sueros. Los que destilaren sin patente serán castigados con la pérdida total del alambique ó alambiques, depósitos y sus contenidos, las

sustancias de que se hace; y á más los de las ciudades la casa ó sitio donde se destile.

Art. 8.^o Los asentistas para hacer efectivo lo que prescribe el anterior Art. 7.^o podrán hacer uso de la coactiva. Las cosas ú objetos decomisados se dividirán, después de sacadas á remate público, en iguales partes entre el Fisco y el asentista.

Art. 9.^o Trimestralmente entregarán los rematistas, el 20 % del producto neto en que hayan hecho el remate, al comisionado ó comisionados que nombren los que hayan hecho el préstamo para la obra del ferrocarril entre el puente de Chimbo y la ciudad de Riobamba.

Art. 10. Quedan derogados los demás decretos dados sobre el impuesto de aguardientes y alcoholes.

Por el antiguo impuesto el aguardiente pagaba por el litro 5 $\frac{1}{4}$ centavos; lo he aumentado solo 2 $\frac{3}{4}$ fundándose en las razones que dejo expuestas.

La destilación de los aguardientes en las poblaciones no perjudicarán en nada al Fisco; porque con la ley que dejo indicada, creo aumentará la entrada y me fundo para esto, en que los aguardientes sacados de las raspaduras son muy superiores en sabor, calidad y bondades higiénicas, que los que se extraen en las haciendas, directamente del jugo de la caña. Sabido es que en la costa solo se sacan de mieles.

Los que hace poco hacían los amizados de raspaduras, hoy han acudido para quitar el ediondo tafo del aguardiente que viene de las haciendas, al sistema de desinfectarlo con permanganato de potaza ó barbasco. El uso de estas sustancias sin la intervención de un químico que sepa usarles, puede atraer fatalísimas consecuencias, puesto que el mallocca está muy generalizado en toda la sierra.

Si por desgracia la humanidad, hoy no puede pasar sin el uso de los licores alcoholicos, se debe tratar que éstos sean lo menos ofensivos á la salud.

Creo pues, que los aguardientes deben destilarse de mieles y para obligar á los benacendados, no habrá sino que poner dos centavos más de derecho al litro de aguardiente que se extraiga directamente del jugo de la caña.

ARTICULO UNICO.

Declárase fondos para la obra del ferrocarril del puente de Chimbo á la ciudad de Riobamba, los productos netos por el que salgan á remate los ramos de la sal, pólvora, tabaco, el diez por ciento adicional del 20 % sobre las entradas de las Aduanas de la República y el 20 % del ramo de los aguardientes.

Terminaré suplicando al Sr. General Don Elay Alfaro, haga lo posible por que no se pierda el presente año sin dar antes principio á los trabajos de obra.

Quito, 2 de Setiembre de 1896.

Belisario L. Calisto.