

35801

COPIA DE...
SINDICATO

Ferrocarril de Puerto Bolívar

POR

CUENCA Y LOJA

AL ORIENTE

SINDICATO CHILENO--ECUATORIANO



QUITO—ECUADOR

IMP. DE LA ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

1919

El Poder al Sr. Ignacio León Garat

protocolizado en la Escribanía del Sr. Luis F. Mesías, y la Escritura social del Sindicato Chileno-Ecuatoriano, debidamente legalizada, se encuentran en la Secretaría de la Honorable Cámara del Senado

Accionistas del Sindicato Chileno-Ecuatoriano:

- EDUARDO SUÁREZ MUJICA, ex Embajador en Washington, ex Ministro de Estado.
GREGORIO DONOSO, ex-Senador, agricultor, capitalista.
RICARDO LARRAIN BRAVO, Ingeniero, miembro del Consejo Directivo de la Caja Hipotecaria de Chile.
ANGEL C. SANHUEZA, salitrero, capitalista.
MANUEL A. FUENZALIDA, capitalista.
WALTER CURTZE, ganadero en Magallanes.
HORACIO IGLESIAS, del Banco Nacional.
VIUDA DE GUILLERMO ACUÑA, minero, capitalista.
CARLOS RIOS, agricultor.
ROBERTO TORRETTI, Ingeniero, industrial de acero.
JUAN ANTONIO ORRIGO, ex-Senador, ex-Ministro de Estado.
FEDERICO VERGARA VIOUÑA, agricultor, capitalista.
ENRIQUETA FIGUEROA de Guzmán, capitalista.
FEDERICO WIGTMAN, miembro del Consejo Directivo del Banco de Chile, Gerente General de la Casa Grace.
FRANCISCO LANGLOIS, abogado del Banco de Chile.
RAMÓN ESTEBEZ, agricultor, capitalista.
MARIO BENGIFO, Gerente del Banco Garantizador de Valores.
CARLOS SANTA CRUZ, minero, capitalista.

- W. O. WOTHERSPOON, de la Bolsa de Valparaiso.
- ISMAEL MENA, miembro del Consejo Directivo del Banco Santiago.
- JORGE ORRIVERÓ ALEMPARTE, Ingeniero, salitrero, Presidente de la Compañía de Petróleos «La Poderosa», en Bolivia.
- MIGUEL ARÓSTEGUI, agricultor, capitalista.
- HORACIO FÁBRES, abogado, salitrero.
- TOMAS ROA PEREZ, miembro del Consejo Directivo del Banco Santiago.
- VICENTE GARCÍA HUIDOBRO, capitalista, agricultor.
- GUILLELMO SUBERCASEAUX, Diputado, ex-Ministro de Hacienda, capitalista, Profesor de Economía Política de la Universidad de Chile.
- PASCUAL BABURIZZA, uno de los más poderosos salitreros en Chile.
- RODOLFO WEDELES, Representante General en Chile de la Société Generale de Paris.
- CARLOS KONING y CARLOS LANAS, Ingenieros, contratistas y constructores de ferrocarriles en Chile.

Señor Presidente de la Cámara de Senadores:

A nombre del Sindicato Chileno —Ecuatoriano, cuyo poder acompaño juntamente con la escritura social del Sindicato, tengo el alto honor de someter a la aprobación del Honorable Congreso las bases generales de un contrato que mis representados desean celebrar con el Supremo Gobierno, para construir, con sus propios capitales, una red de ferrocarriles al Sur de la República y hacia el Oriente ecuatoriano.

Estos ferrocarriles son llamados a realizar la unión política de las provincias, a hacer efectivas la civilización y explotación de la enorme y rica Región Oriental, hoy completamente improductiva, sin valor efectivo, y a darle el carácter de evidente a su posesión material por parte del Ecuador.

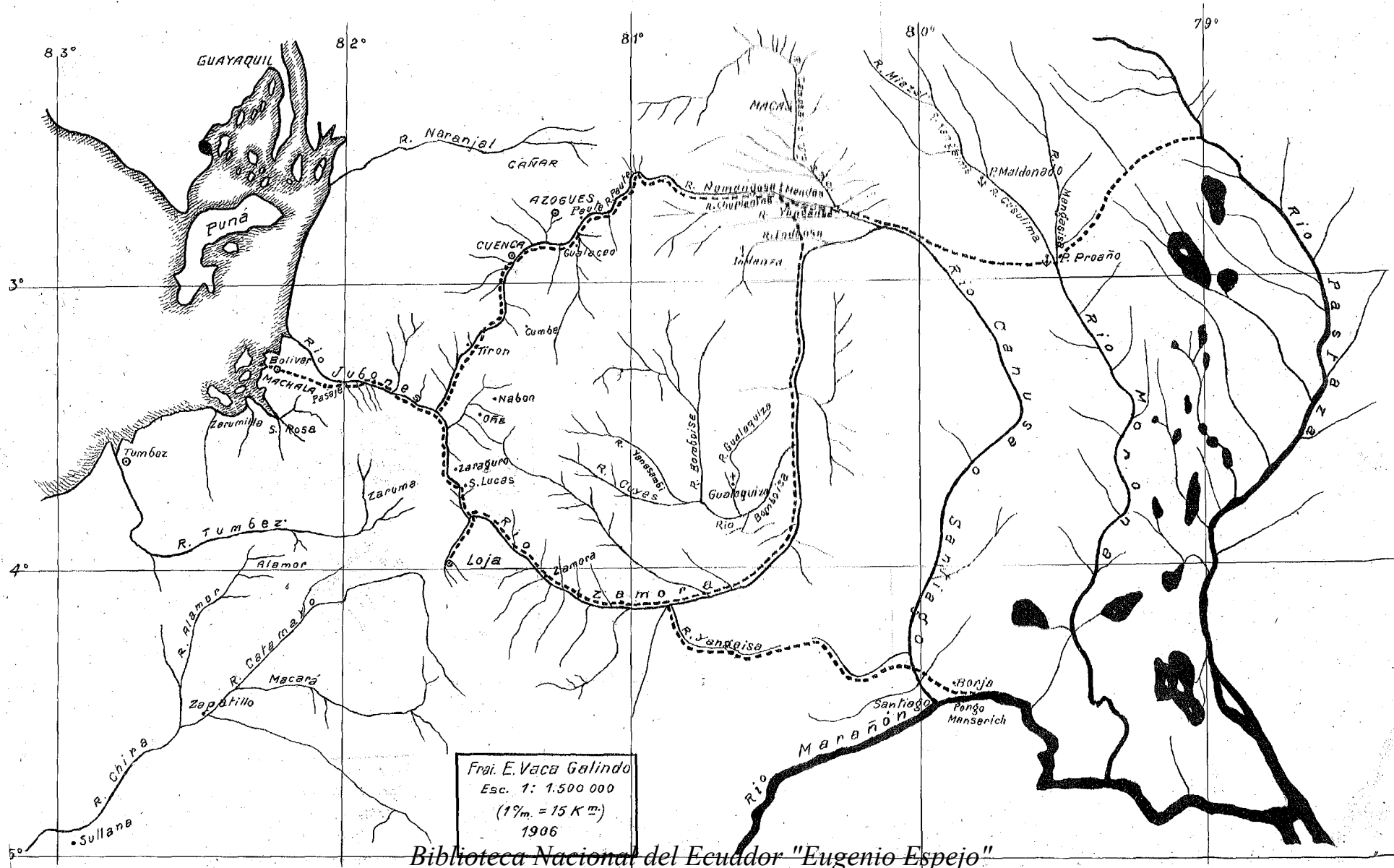
La red ferroviaria proyectada, a más de su grande importancia desde otros puntos de vista que no escapan a la penetración de los hombres de Estado de este país, pondría a la República en condiciones de controlar la vía interoceánica más corta y más productiva, sin depender forzosamente del Canal de Panamá; y de establecer una ruta obligada por la zona amazónica sin posibilidad de competencia en su tráfico.

Para la empresa chilena, que viene persiguiendo desde tiempos esta obra, sería motivo de especial complacencia y estimación tener la suerte de contribuir a poner en práctica estos bienes incalculables para el Gobierno y pueblo ecuatorianos, si, como lo espero, la voluntad de los Legisladores se resuelve justamente a considerar y aprobar las bases contenidas en los pliegos adjuntos.

Del Sr. Presidente, respetuoso servidor,

Ignacio León

Representante del Sindicato "Chileno —Ecuatoriano"



Fra. E. Vaca Galindo
 Esc. 1: 1.500 000
 (1" = 15 Km)
 1906

Artículo Primero: Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el Sindicato Chileno—Ecuadoriano la construcción del ferrocarril de Puerto Bolívar por Cuenca y Loja al Oriente, bajo las siguientes condiciones.

Artículo Segundo: El Sindicato concesionario construirá con sus propios capitales una red de ferrocarriles que partiendo de Puerto Bolívar se vifurque en Jubones en dos grandes brazos: uno que siga el río Rircay, el río Tarqui, pase por Cuenca, continúe por la hoya del Pante, pase por Méndez y llegue a Puerto Proaño sobre el río Morona; el otro brazo que siga por el río León, el estero que nace del Ramosurcu, que baje por el estero de San Lucas, río Las Juntas, río Zamora y que llegue a la ciudad de Loja. Desde Las Juntas se continuará el ferrocarril por la hoya del Zamora en toda la parte que corre de occidente a oriente hasta el Yangaisa, en donde se dividirá en dos grandes ramas: una que llegue a Borja en el Amazonas y la otra que siga la hoya del Zamora en su curso de sur a norte hasta unirse en Méndez con el ferrocarril de Cuenca a Puerto Proaño. El concesionario podrá continuar el ferrocarril desde Puerto Proaño hasta el río Pastaza, sujetándose a las condiciones del resto de la red.

Artículo Tercero: Los ferrocarriles se construirán bajo las siguientes bases fundamentales:

- a)—Trocha de la vía férrea 1.067 m.;
- b)—Materiales para la vía de acero de la mejor clase, inspeccionados por el Ministerio de Obras Públicas;
- c)—Gradientes máximas 4 ‰ en caso de tracción a vapor y 7 ‰ en caso de tracción eléctrica;
- d)—Radio mínimo de las curvas 60 m. Distancia recta mínima entre curvas de sentidos opuestos 30 m.;
- e)—En general, todas las obras se ejecutarán según las reglas del arte, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo Cuarto: El concesionario se obliga:

- a)—A presentar para su aprobación ministerial los planos generales del Ante—Proyecto, por secciones de 10 kilómetros, dentro de dos años de la fecha de ratificación de esta concesión. Si dentro de los 15 días siguientes a su presentación, el Ministerio no se pronunciare sobre ellos, se considerarán aprobados;

b)—Iniciar los trabajos 10 meses después de ser aprobados los planos del inciso anterior;

c)—A llegar con la vía férrea hasta Loja y Cuenca antes de 8 años contados desde la fecha de iniciación de los trabajos;

d)—A construir simultáneamente los ferrocarriles a Cuenca y Loja, a partir del Jubones;

e)—A transportar gratuitamente:

1)—En trenes especiales, al Presidente de la República y Ministros de Estado;

2)—En trenes de pasajeros:

La correspondencia oficial y de servicio público con los empleados que la custodion,

Las Autoridades judiciales dentro de su jurisdicción,

Las Autoridades administrativas dentro de su jurisdicción,

Las Autoridades militares dentro de su jurisdicción,

Las Autoridades sanitarias dentro de su jurisdicción, y

Los Miembros del Congreso Nacional.

f)—A transportar con un 50 % de descuento:

1)—Los militares y marinos en comisión de servicio provistos del respectivo pasaporte,

2)—Los empleados públicos en comisión de servicio provistos del respectivo pasaporte,

3)—Los materiales de guerra, asémiles y demás carga perteneciente al Estado o a los Municipios,

4)—Los agentes de policía en comisión de servicio provistos del respectivo pasaporte.

g)—A ocupar hasta un 50 % de ciudadanos ecuatorianos en la construcción y explotación de las obras;

h)—A permitir la colocación de dos hilos telegráficos o telefónicos del Estado en los postes del telégrafo del ferrocarril;

i)—A construir las obras necesarias (edificios) para la explotación de los ferrocarriles;

j)—A construir las obras portuarias necesarias, con sus anexos, en los puertos de Puerto Bolívar, Puerto Prouño y Borja, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo Quinto: El Estado concede al Sindicato:

a)—La explotación gratuita del muelle de Puerto Bolívar mientras dure la construcción de la red ferroviaria;

b)—El transporte gratuito por el ferrocarril de Puerto Bolívar al Pasaje del material y personal del Sindicato, mientras duren los estudios y construcción de las obras;

e) — La expropiación, por cuenta del Sindicato, de los terrenos necesarios para la construcción y explotación de las obras. Esta expropiación la hará el Gobierno dentro de dos meses contados desde su solicitación por el Sindicato;

d) — La exención de los impuestos fiscales y municipales, creados o por crearse, así como la franquicia de los derechos de importación para los materiales destinados a la construcción, conservación y explotación de los ferrocarriles, diques, muelles, docks, maquinarias y demás dependencias;

e) El uso gratuito de los telégrafos y teléfonos del Estado, mientras duren los estudios y trabajos para asuntos que se relacionen con las obras;

f) La facultad de utilizar los manantiales y caídas de agua del dominio del Estado o de los Municipios, respetando los derechos adquiridos con anterioridad a esta concesión, salvo el caso de que esas aguas dependiesen del consumo de alguna población;

g) La policía necesaria para mantener el orden;

h) El uso gratuito de los caminos públicos y vecinales, pudiendo ser ocupados por la vía férrea siempre que no interrumpen el tráfico y se les deje en perfectas condiciones de viabilidad;

i) La facultad de explorar una zona de 20 kilómetros a cada lado de la vía por un período de 5 años contados desde la fecha de esta concesión. Durante este tiempo el Sindicato tendrá el derecho de constituir propiedades mineras sobre las minas y sustancias fósiles a que se refiere el Código de Minería, quedando en todo sometido a la Legislación minera nacional;

j) La propiedad de una faja de terrenos baldíos de 30 kilómetros de ancho, a cada lado de las vías férreas en el Oriente. La doble faja de terrenos así concedida se distribuirá en la forma siguiente: la de la izquierda (norte) íntegramente para el Sindicato, y la de la derecha (sur) se repartirá por lotes iguales de 30 kilómetros, alternados, entre el Estado y el Sindicato. El Sindicato entrará en propiedad de los terrenos baldíos a medida que vaya entregando las vías férreas al servicio público.

Queda suspendida toda denuncia de terrenos baldíos a contar desde la fecha de ratificación de esta concesión.

Artículo sexto: El Estado se obliga a invertir las sumas que se obtengan con los productos de la Aduana de Puerto

Bolívar, con el gravamen adicional del cacao del Oro y con la contribución territorial del Azuay y de Loja, en construir caminos carreteros que den acceso de las poblaciones y zonas productivas a las estaciones de los ferrocarriles y en efectuar las obras de saneamiento de Puerto Bolívar, Machala, Pasaje, Loja y Cuenca.

Artículo séptimo: A fin de realizar la aspiración nacional de tener la unidad política del País, el Estado se compromete a terminar la construcción del ferrocarril de Sibambe a Cuenca, debiendo invertir en esta obra la entera suma consultada actualmente y arbitrar otras nuevas a este fin.

Artículo octavo: Toda la red ferroviaria, salvo los ramales especiales que el Sindicato construya a asientos mineros o industriales, con sus dependencias y todas las obras de los puertos, en buen estado de servicio, pasarán a ser propiedad del Estado sin gravamen alguno para éste a los 75 años de explotación, entendiéndose que el plazo mencionado comenzará a correr desde que las líneas construidas a Cuenca y Loja se hayan abierto al servicio público.

Artículo noveno: Las tarifas para la explotación de los ferrocarriles y de los puertos se fijarán de acuerdo con el Gobierno, en forma que alcancen a servir los intereses del capital invertido en las obras.

Artículo décimo: Los derechos que el presente contrato concede al Sindicato no podrán ser traspasados a ningún Estado ni Gobierno.

Artículo undécimo: Las controversias o desacuerdos que surgieren entre los contratantes serán resueltos por un Tribunal Arbitral compuesto de tres miembros: dos nombrados por las partes y el tercero por los Arbitros. Todos los Arbitros deben ser ingenieros titulados.

Artículo duodécimo: El Sindicato renuncia a todo reclamo diplomático en lo que se refiere a este contrato y de conformidad con lo prescrito en el Artículo 38 de la Constitución de la República y su Ley interpretativa.

Ignacio León

MEMORANDUM

Como puede verse en el plano adjunto, el ferrocarril partirá de Puerto Bolívar para vifurcarse en Jubones por Cuenca hasta Puerto Proaño, siguiendo la hoya del Pante y cruzando el río Santiago; y por Loja, desde las Juntas, siguiendo las hoyas del Zamora y del Yangaisa hasta Borja en el Amazonas; se unirán estas dos redes en el Oriente por la hoya del Zamora, desde el Yangaisa hasta Méndez.

Tomando en consideración la prolongación del ferrocarril desde Puerto Proaño hasta el río Pastaza, resulta una red ferroviaria de 1.035 kilómetros de extensión con un valor aproximado de sesenta millones de sucres.

Se calcula que la obra estaría terminada en 12 años, con cinco mil trabajadores: 2.500 en la red norte por Cuenca y 2.500 en la red sur por Loja.

Como factores comunes, que son los gastos fijos en la construcción de ferrocarriles, tenemos, recargando en un 20% los precios del material anteriores a la guerra.

Sucres 24 d.

Por kilómetro:	Rieles y accesorios	6.400
	Durmientes	2.400
	Lastre, vía y estaciones	2.500
	Edificios	1.400
	Material rodante y maestranzas	8.000
	Cerros y telégrafos	2.000
	Estudios y personal construcción	2.700
	Total, por kilómetro	25.000

Los siguientes cuadros consultan las distancias y el costo total aproximado, tomando como base los 25.000 sucres de gastos fijos y agregándoles el costo de movimiento de tierras para los terraplenes, taludes, voladuras de rocas, alcantarillas, puentes y demás obras de arte:

<i>Puerto Bolívar al Pastaza</i>	<i>Distancia</i>	<i>Costo</i>
	<i>Kilómetros</i>	
Muelle de Puerto Bolívar, reconstrucción		300.000
Puerto Bolívar—Pasaje reconstrucción	27	591.000
Pasaje—Casacaí: 35.000 por kilómetro	13.6	476.000
Casacaí—Uscurumi: 46.000 por km.	25.1	1.154.600
Uscurumi—San Francisco: 53.000 por km.	17.5	927.500
San Francisco—Minas: 53.000 por km.	14.8	784.400
Minas—Jubones: 50.000 por km.	9	450.000
Jubones—Portete: 60.000 por km.	54.3	3.240.000
Portete—Pirámide: 33.000 por km.	16	528.000
Pirámide—Cuenca: 47.000 por km.	13.4	629.000
Total: Puerto Bolívar a Cuenca	190.7	9.084.300
Cuenca—Allenquiru: 50.000 por km.	65	3.250.000
Allenquiru—Méndez: 58.000 por km.	76	4.408.000
Méndez—Puerto Proaño: 43.000 por km.	102	4.386.000
Puerto Proaño—Pastaza: 43.000 por km.	100	4.300.000
	533.7	25.428.300
Imprevistos 10 %		2.542.830
Total: Puerto Bolívar al Pastaza	533.7	27.971.130
<i>Jubones—Loja—Amazonas</i>		
Jubones—Cumbre: 91.000 por km.	67	6.097.000
Cumbre—San Lucas: 82.000 por km.	14	1.148.000
San Lucas—Juntas: 60.000 por km.	15	900.000
Juntas—Valle de Loja: 60.000 por km.	10	960.000
Valle de Loja—Loja: 47.000 por km.	9	423.000
Total: Jubones a Loja	121	9.528.000
Juntas—Zamora: 60.000 por km.	45	2.700.000
Zamora—Yanguaisa: 50.000 por km.	60	3.000.000
Yanguaisa—Borja: 50.000 por km.	115	5.750.000
	341	20.978.000
Imprevistos 10 %		2.097.800
Total: Jubones—Loja—Amazonas	341	23.075.800

	<i>Distancia</i>	<i>Costo</i>
	<i>Kilómetros</i>	
<i>Yangaisa—Méndez</i>		
Yangaisa—Bomboisa: 50.000 por km	80	4.000.000
Bomboisa—Méndez: 50.000 por km.	80	4.000.000
	<hr/>	<hr/>
	160	8.000.000
Imprevistos 10 %		800.000
	<hr/>	<hr/>
Total: Yangaisa—Méndez	160	8.800.000

Resumen general

Puerto Bolívar—Pastaza	533.7	27.971.130
Jubones—Borja	341	23.075.800
Yangaisa—Méndez	160	8.800.000
	<hr/>	<hr/>
Total	1.034.7	59.846.930

Esta red ferroviaria establecería la vía interoceánica-amazónica directa por Borja y de fácil acceso por los ríos Santiago, Morona y Pastaza; serviría todos los Cantones del Ecuador meridional y desarrollaría el Oriente en la forma más eficaz, bajo la legislación ecuatoriana.

Para la localización de la línea en el Oriente se consultan las principales zonas de atracción estratégicas comerciales, como son las hoyas de los ríos que, por ser estos en su mayor parte navegables por embarcaciones menores, representan otras tantas vías de comunicación de económico acceso al ferrocarril, que valorizan todas las tierras riverenas interiores, haciéndolas explotables aunque se encuentren retiradas de la línea férrea.

La red ferroviaria llevaría la civilización a la abandonada y rica Región Oriental, evidenciando la posesión material por parte del Ecuador y desarrollaría comercialmente una enorme extensión de tierras vírgenes, con salidas al Pacífico y al Atlántico, de más de 400 mil kilómetros cuadrados, que representarían una extraordinaria riqueza pública y privada para el Ecuador. Un cálculo de 40 sucos por hectárea, como promedio general, arroja un valor de 1.600 millones de sucos como consecuencia directa e in-

mediata de la vía férrea combinada con las vías fluviales. Esto es sin tomar en cuenta la valorización de la propiedad rústica y urbana y los incalculables beneficios de todo orden que recibirían las aisladas provincias del Sur.

Ahora bien, si el Sindicato Chileno—Ecuatoriano—que vería con agrado la cooperación de capitales ecuatorianos—tiene que invertir al rededor de 60 millones de sucres en la construcción de las obras, *sin pedir garantía de intereses ni desembolso alguno al Estado*, para entregarle íntegramente las obras una vez cumplido el plazo de explotación, es sobradamente justo que busque compensación la concesión de terrenos baldíos en el Oriente: que es lo único que puede tomarse como cierto y por tanto la única base financiera sobre la cual se funda la negociación. La base minera en el Sur es muy incierta, como lo prueba el hecho de que las diversas expediciones de expertos extranjeros hayan considerado muy relativa la riqueza minera e insuficiente para justificar la construcción de un ferrocarril. Esas expediciones han regresado de sus observaciones sin interesarse por las minas.

Para apreciar financieramente la negociación, es necesario tener presente también que el capital de 60 millones de sucres invertido en las obras, no tendrá rentabilidad alguna durante 12 años por lo menos; el movimiento de carga y pasajeros apenas llegaría a cubrir los gastos de conservación y explotación del ferrocarril. Esta circunstancia obliga a tomar en cuenta para la compensación en tierras baldías, la fuerte suma que representa la pérdida del interés y de la amortización durante 12 años, lo que hace subir el capital invertido a más de 100 millones de sucres.

Siendo más de 400 mil kilómetros cuadrados los que aprovecha el Ecuador para la riqueza nacional, sin desembolso alguno y por obra del ferrocarril; está bien justificada para la Empresa constructora una participación—con el carácter de propietario particular sometido a la Legislación ecuatoriana—siquiera de un 4 por ciento a 5 por ciento, como es la calculada en el proyecto de contrato.

Línea Puerto Bolívar al Pastaza

Esto ferrocarril tiene un recorrido de 533 7 kilómetros. Consideramos que desde Puerto Bolívar, pasando por el Portete, la ciudad de Cuenca y siguiendo las orillas del Paute, hasta Mendez, no se encuentran terrenos baldíos

disponibles en una extensión de 331 kilómetros. Quedan 202 kilómetros de longitud desde Méndez hasta el Pastaza pasando por la curva norte del Zamora, por las cabeceras del río Santiago y cruzando el Morona por Puerto Proaño. En este recorrido del ferrocarril no se puede dejar de tener en cuenta los denuncios de tierras, entables y propiedades constituidas anteriormente que deban respetarse. Por este concepto, descontamos de la faja de 60 kilómetros de ancho pedida en la propuesta 10 kilómetros aproximadamente.

Luego queda una superficie de terrenos baldíos aprovechables de 202x50: 10.100 (diez mil cien kilómetros) de los cuales el 25 por ciento son para el Estado, o sea 2,525 kilómetros, y el resto para el Sindicato, 7.575.

En la línea Jubones-Loja-Zamora-Yangaisa Borja, de 341 kilómetros de extensión, podemos considerar que desde el Jubones hasta el Yangaisa, siguiendo las orillas del Zamora y pasando por las ciudades de Loja y Zamora, no hay muchos terrenos baldíos disponibles en una extensión de 225 kilómetros. Queda hasta Borja en el Amazonas una superficie aprovechable de 115 kilómetros por 50 kilómetros de ancho, descontados 10 kilómetros por concepto de derechos constituidos anteriormente. Son 115x50: 5.750 kilómetros, de los cuales el 25 o/o, o sea, 1.438 son para el Estado y 4.312 para la Empresa.

En la línea Yangaisa Bomboisa-Méndez, de 160 kilómetros de extensión, a orillas del río Zamora en su curso de sur a norte, hay que considerar que existen ya importantes centros agrícolas como Gualaquiza e Indanza, próximos al proyectado recorrido del ferrocarril, que tienen grandes propiedades constituidas. Por este concepto, estimamos la superficie de terrenos aprovechables en 100 kilómetros de longitud por 50 de ancho: 100x50: 5.000 kilómetros, de los 25 o/o, o sea, 1.250 son para el Estado y 3.750 para la Empresa.

En resumen, la superficie total de terrenos aprovechables puede calcularse en:

<i>Kilómetros</i>	<i>Para el Estado</i>	<i>Para la Empresa</i>
20.850	5 213	15.637
<i>Hectáreas:</i>		
2'085.000	521.300	1'563.700

Poniendo como precio aproximado 100 por hectárea,

una vez terminada la red ferroviaria 12 años después de iniciarse los trabajos— tiempo durante el cual la Empresa no gana intereses sobre sus propios capitales invertidos— tenemos un valor para el Estado de 52'130 000 de sucres, sin desembolso alguno, y de 156'370.000 de sucres para la Empresa, cuyo desembolso no podrá ser menor por capital invertido y pérdida de intereses de 100 millones de sucres.

Por otra parte, tal como está proyectada la red ferroviaria, el Estado aprovecharía una enorme superficie de ricos territorios, fácilmente explotables, como son las tierras servidas por los ríos Santiago, Morona y Pastaza en toda su extensión desde sus cabeceras que cruza el ferrocarril hasta el Amazonas.

Las ventajas naturales que ofrecen estos ríos como económicas vías de comunicación de acceso al ferrocarril, por ser navegables, representan una riqueza extraordinaria para el Estado. Calculando a estos ríos 150 kilómetros de longitud por 50 de ancho en cada rivera de superficie de terrenos aprovechables resultan: 450 x 100: 45.000 kilómetros cuadrados, que al rematarlos darían beneficios incalculables para el Fisco. Un precio de 50 sucres por hectárea arroja un valor de 225 millones de sucres.

Todavía, el Estado aprovecha para la riqueza nacional todas las tierras baldías a ambos lados después de la zona de atracción del ferrocarril.

LA CONCESIÓN DE TIERRAS A LA EMPRESA PUEDE ESTIMARSE COMO UNA DENUNCIA COLECTIVA DE TERRENCOS BALDÍOS, QUE DA EN CAMBIO UNA OBRA DE GRAN VALOR COMERCIAL, POLÍTICO Y ESTRATÉGICO.

Relativamente a la política interna, establece la unión de las cuatro provincias del sur entre sí y con el resto de la República. En el artículo tercero el Sindicato se obliga a construir el ferrocarril de Puerto Bolívar a Cuenca y Loja, y en el artículo sexto, el Estado se compromete a terminar la construcción del ferrocarril de Sibambe a Cuenca, con lo cual quedaría comunicado el centro del país por su ferrocarril longitudinal con las provincias de Cañar, Azuay, Loja y El Oro.

Esas provincias tan aisladas hasta ahora, con igual derecho a progreso que las demás, recibirían con esta obra beneficios de todo orden, material y moral, que reflejarían en el engrandecimiento y en el progreso general de la Nación, obra que no exige desembolso alguno para el Estado respecto del Sindicato.

Ferrocarril de Puerto Bolívar a Cuenca y Loja

Puerto Bolívar a Jubones:

	<i>Kilómetros</i>	<i>Costo</i>
Muelle de Puerto Bolívar, reconstrucción		300.000
Puerto Bolívar al Pasaje, reconstrucción	27	594.000
Pasaje a Casacai: 35.000 por kilómetro	13 6	476.000
Casacai a Useurumi: 46 000 por k.	25.1	1.154.600
Useurumi a San Francisco: 53 000 por k.	17.5	927.500
San Francisco a Minas: 53.000 por k.	14.8	784.400
Minas a Jubones: 50.000 por k.	9	450.000
		<hr/> 4.686.500
Improvisos 10 por ciento		468 650
		<hr/> 5.155.150
Total Puerto Bolívar al Jubones	107	5.155.150

Jubones a Cuenca:

Jubones al Porteto de Tarqui 60.000 por k.	54.3	3.240.000
Porteto a Pirámide 53.000 por k.	16	528 000
Pirámide a Cuenca: 47.000 por k.	13.4	629 000
		<hr/> 4.397.000
Imprevistos 10 por ciento		439 700
		<hr/> 4.836.700
Total Jubones a Cuenca	83 7	4.836.700

Jubones a Loja:

Jubones a Cumbre: 91.000 por k.	67	6.097.000
Cumbre a San Lucas: 82 000 por k.	14	1.148.000
San Lucas a Juntas: 60.000 por k.	15	900.000
Juntas al valle de Loja: 60 000 por k.	16	960.000
Valle de Loja a Loja: 47.000 por k.	9	423.000
		<hr/> 9.528.000
Imprevistos 10 por ciento		952.800
		<hr/> 10.480.800
Total Jubones a Loja	121	10.480.800

Resumen General:

	<i>Kilómetros</i>	<i>Costo</i>
Puerto Bolívar a Jubones	107	5.156.150
Jubones a Quevedo	83.7	4.836 700
Jubones a Loja	121	10.480 000
	<hr/>	<hr/>
Total	311.7	20.471.650

El ferrocarril necesitaría para terminarse en diez años dos millones de sueres de inversión anuales, correspondientes a 31 kilómetros, aproximadamente.

Con un millón de sueres por año, la construcción de la obra demoraría 20 años y con quinientos mil sueres 40 años.

Una renta de quinientos mil sueres anuales, podrá servir un empréstito de 6 millones de sueres, a lo sumo, con lo cual podría llegar el ferrocarril al punto denominado Jubones—kilómetro 107—en la confluencia de los ríos Rirca y León.

Un empréstito de 20 millones de sueres, que es lo que se necesita para la construcción de la obra, exige un servicio, al tipo de 8 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización, de un millón ochocientos mil sueres anuales.

