

1894

38
FRAN

BIBLIOTECA NACIONAL

CAJON

17

CUADERNILLO

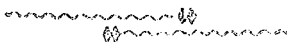
38

Quito-Ecuador

FERROVIARIA

DE

Esmeraldas a Quito



Rectificaciones a las Rectificaciones

Ernesto Franco

INGENIERO CIVIL

QUITO-ECUADOR

Tip. de la Escuela de Artes y Oficios

1919

Envío del autor—Quito.

*Excelentísimo Sr. Presidente de la República,
honorables colegas de la Junta, señores
redactores de artículos oficiales:*

Un millón de gracias.

Debería ya darme por satisfecho, pues el principal objeto de mi publicación está obtenido.—Este era llamar la atención del país a nuestra grandiosa obra del ferrocarril de Esmeraldas a Quito e impedir el absurdo de enrielar una sección del ferrocarril, a los precios actuales, como se deseaba.

No hubiera molestado más la atención del público si mis contendores no hubiesen recurrido a ciertas armas, en una discusión que ha debido llevarse a cabo con la mayor franqueza e hidalguía y mantenerse siempre en un terreno absolutamente decento e imparcial.—De todas las provincias he recibido felicitaciones por haber promovido esta discusión, pues se juzga patriótico, a todas luces, el que

un asunto de tanta importancia para el país, se dilucide en discusión pública, con acopio de datos y argumentos para ver de sacar los mayores beneficios para la obra; y que lo que más había gustado en mi Exposición, era la franqueza al par que la forma culta en que estaba concebida.

Debo además advertir que mi deseo era hacer luz en asunto de tanta importancia para la Nación, para que se lo discuta, y si en el curso de la discusión aparecían razones dignas de tomarse en cuenta en contra de mi opinión, *aceptarlas*, pues no he creído jamás ser infalible ni he tenido la pretensión de creer que mi opinión sea la única *«patriótica y basada en buena fe comprobada»*. La comprobación de lo anterior está en el último párrafo de mi Exposición, que decía: «Ahora toca a los habitantes de Oarshi, Imbabura, Pichincha y Esmeraldas «expresar su opinión, y lo que ellos decidan «será la norma de conducta que seguirá el «representante de Esmeraldas en la Junta «Central del Ferrocarril».

Antes de principiar, permítaseme una ligera digresión. — Oreo haber notado dos errores graves que impiden el éxito en nuestro país en todo orden de cosas:—1°. Tomar el engaño como segura base de éxito, y 2°. emplear la suspicacia para juzgar y prejuzgar de los hechos posteriores.

Basta de preámbulo, y principiemos a analizar los comentarios.

En orden de importancia viene primero el Acuerdo de mis honorables colegas.

Principia así:

«...que es extraño que el señor Franco «trate de valerse como argumento para los «cargos que pretende hacer a la Junta, de «una especie regionalista reprobada por todo «buen sentido. El señor Franco no pudo «oír en el seno de la Junta la aseveración de «que en Guayaquil se oponen a la construc- «ción del Ferrocarril de Esmeraldas a Ibarra, «porque nunca se trató de tal asunto en la «Junta y porque entraba en el convencimien- «to público que no había ecuatoriano que «razonablemente pudiera oponerse a la cons- «trucción de obra tan importante como este «ferrocarril».

En contestación a esta... aseveración copio partes de las actas del 1º. y 8 de Agosto de 1917 que dicen así:

ACTA DEL 1º DE AGOSTO DE 1917

«Se instaló la sesión con la asistencia de «los señores Dr. Ayora, Bustamante, Peña- «cherrera, Dávila, Calisto, Rafael A. Rosales, «Dr. Andrade, Dr. Cornelio Arcos, redactor «de "Él Comercio".

«El Sr. Ministro expresó que la Junta ha-
«bía deseado reunir tanto a los representan-
«tes de la Prensa de esta Capital como al
«Presidente de la Junta formada en Ibarra,
«para llegar a un acuerdo acerca de la *actitud*
«y las medidas que debían tomarse en un
«asunto de suma importancia que había prin-
«cipiado a discutirse en los diarios del país.
«El punto se relacionaba con la conveniencia
«de centralizar los fondos de los ferrocarril-
«les para atender á uno solo, y como de lle-
«varse a la práctica esta idea, podía aconte-
«cer que el ferrocarril de Esmeraldas quedara
«preterido, juzgaba necesario llamar la aten-
«ción de cuantos se interesaran en la impor-
«tante obra del ferrocarril a Esmeraldas, con
«el fin de llegar a un acuerdo a esto res-
«pecto. — El Dr. Ponceherra manifestó que
«efectivamente era este asunto el que debía
«preocupar preferentemente a la Junta *por*
«*el peligro* que entrañaba para la obra, y
«que era tanto más de estimarse la concu-
«rrencia de un representante del diario "El
«Comercio", cuanto que en este periódico
«se había lanzado la idea de la centralización,
«idea que había sido recogida y comentada
«*largamente por los diarios de Guayaquil;*
«que de ser posible quería solicitar al Dr.
«Arcos que se sirviera exponer cuál era la
«opinión del Diario a este respecto y si en
«efecto se considera oportuno y conveniente
«el abandono de los tantos trabajos princi-

«piados para concretar la atención a uno sólo.
«—El Dr. Arcos expuso que si “El Comercio”
«había lanzado una opinión al respecto más
«bien era como un tópico general que estaba
«al alcance de todos, el de que la disgrega-
«ción de fondos no hacía sino demorar la
«consecución del fin propuesto».

SESIÓN DEL 8 DE AGOSTO DE 1917.

«Se instaló la sesión con la asistencia de
«los señores Dr. Ayora, Bustamante, Pe-
«ñaherrera, Franco, Director de Obras Pú-
«blicas, R. A. Rosales y Dr. Cornelio Ar-
«cos redactor de “El Comercio”.

«El Sr. Ministro manifestó que como la
«reunión que tuvo la Junta el 1.^o de este
«mes tuvo por objeto acordar importantes
«resoluciones *en orden a la defensa de la*
«obra del ferrocarril, resoluciones que ser-
«virían de base para los acuerdos posterio-
«res que se tomen, pedía que los señores
«miembros de la Junta que tomaron parte
«en la discusión dieran por escrito sus ra-
«zonamientos para que sean insertados en el
«acta.—En seguida, el Sr. Franco expuso
«que no había podido concurrir a la junta an-
«terior por habérselo impedido ocupacio-
«nes urgentes, pero que hoy creía oportuno
«agregar una argumentación más para la
«preferencia que debe darse al ferrocarril de
«Esmeraldas, sin embargo de que la labor

«de la Junta, al tratarse de la centraliza-
«ción de fondos, y preferencia de trabajo,
«debía ser la de que cada una de las obras
«en construcción continúen como hasta aquí
«con los fondos propios, asignados por le-
«yes especiales.

«El argumento era el de que el ferrocarril de Esmeraldas tenía la mayor ventaja, «aún en el aspecto económico, porque esta «línea redituaria desde el primer momento «el capital que se emplea, cosa que no sucede con el ferrocarril del Sur, con todo «de ser el más importante de la República, «y que continúa como una carga para el «Estado.

«Entró el Dr. Amirado.

«Por indicación del Sr. Franco se dispuso «luego que la Junta dirija una solicitud al «Congreso pidiéndole ordene la entrega de «todos los fondos pertenecientes a la obra, «fondos que deben ser recaudados directa- «mente por el Tesorero de la obra, etc.

«Se dió lectura después a un oficio del «Sr. Ministro de Relaciones Exteriores en «que transcribía el informe del Cónsul del «Ecuador en Madrid acerca de la dificultad «de conseguir rieles en España. —

«El Dr. Arcos manifestó que faltaba co- «hesión en la labor de la prensa, etc.

«La Secretaría, a nombre de "El Día", «dijo que el trabajo de este Diario sería ex- «clusivamente a favor del ferrocarril a Es-

«meraldas y como se decía que había una «coalición de representantes para dar abajo «con esa obra, El Día quería poner de manifiesto que caso de centralizarse los fondos el interés y la exigencia públicos pedirían la preferencia para el ferrocarril a «Esmeraldas».

¿Contra quiénes había que defender los fondos sagrados de nuestro ferrocarril, en la opinión de mis Honorables colegas? y qué razón tenían los que tal pretendían? — Tal vez mis Honorables colegas no hayan olvidado la razón principal que se adujo para que los trabajos se iniciaran en Ibarra antes de la inauguración del Congreso de 1917. Nótese que yo no digo que la afirmación de mis Honorables colegas “no tiene el cuidado de ser comprobada con buena fe” sino que creo que es debida á un poco de falta de memoria solamente.

Pues yo sí, con mi franqueza acostumbrada, diré: que al leerles mi folleto a varias personas importantes de Guayaquil, me han contestado que mi publicación era oportuna por haber creído ellos mismos y haber oído a muchas personas; expresarse, no en el sentido de hacer la guerra al ferrocarril, sino que les parecía, que dicho ferrocarril le restaría importancia a nuestra Metrópoli Comercial, y también, he hablado con muchísimas personas del interior que me han fe-

licitado por haber probado que no hay razón alguna para que en Guayaquil haya persona que piense en contra de nuestro ferrocarril, y me han dicho, además, con toda franqueza, que ellos sí creían, sinceramente, que pudiera el ferrocarril de Esmeraldas causarle algún daño á Guayaquil y que por lo tanto debían haber allá personas que se opusieran a su realización.

No ha sido, pues, invocar regionalismo el tratar ese punto como lo traté en mi Exposición, sino conseguir que se aclare completamente un punto de vital importancia para el éxito de nuestra grandiosa obra.— Un sinnúmero de personas ilustradas con quienes he cambiado ideas, lo han comprendido así; sólo algunos opositores míos se empeñan en creer o *hacer creer* lo contrario.

SIGUE EL ACUERDO DE LA JUNTA:

«El señor Franco manifiesta que en 1913 «se dictó la Ley para la construcción del ferrocarril de un punto de la costa de Esmeraldas a Quito; pero que no se explica la razón por qué el Congreso de 1915 modificó ese Decreto en el sentido de que la obra «se comenzara de preferencia por la sección «entre Quito e Ibarra. Estas razones inexplicables para el señor Franco, lo fueron para el Congreso y para la opinión pública

«que aplaudió la disposición legislativa de «1915».

«Esas razones inexplicables (?) para el señor Franco lo fueren para el Congreso, etc.» Si no fuera una indiscreción, y si no se tratara de un secreto, me permitiría preguntar a dos de mis honorables colegas de la Junta, que fueron miembros del Congreso de 1915 y que según he sabido tuvieron la honra de ser los autores del decreto de ese año; cuáles fueron esas razones? Porque ya que tratamos de hacer luz en asunto de tanta importancia, es necesario que todos hablemos claro y no se aparente que no nos entendemos.

SIGUE EL ACUERDO:

«Si el Congreso de 1916 volvió a disponer que se principiaran los trabajos por la «costa, expresó con toda claridad que ello «sería sin perjuicio de continuar la *construcción* ya principiada de Quito a Ibarra, y en «esta *construcción* no hay motivo para entender que el Congreso se haya referido tan «solamente a la explanación, como quiere el «señor Franco, ya que la *construcción* comprende tanto la infraestructura como la superestructura».

Como el decreto de ese año dice: «sin perjuicio de continuar los *trabajos* (no dice la «*construcción*) ya principiados de Quito a «Ibarra», y como estos *trabajos* ya princi-

de Esmeraldas QUE SE HUBIEREN RECAUDADO Y QUE EL GOBIERNO PAGARA EN LA MISMA FORMA DEL NUMERO ANTERIOR, esto es, en bonos de la Deuda Interior Inscrita, y nada más; pues no habla de LOS QUE RECAUDAREN por productos posteriores que siguen perteneciendo, indudablemente, á las Obras Públicas de Esmeraldas.— Si estoy equivocado, fácil es apelar a la historia de la ley en el Archivo del Poder Legislativo. También cabe aquí la misma pregunta anterior, ya que mis Honorables colegas aclaran que esos fondos nunca se entregaron al ferrocarril y preguntan con tanta candorosidad “¿Por qué?” — Pasó a constestarles:

Porque en la Junta no habido quien se preocupó de recuperar tales fondos, siquiera sea en la forma ordenada por la ley. Y advierto que no me excluyo de esta responsabilidad, pero al menos tengo la disculpa de que habiendo ingresado con posterioridad a la Junta no me imaginé que se hubiera tenido semejante descuido, y no había estudiado las leyes que hoy he revisado. Y recuerden mis Honorables colegas que el Gobierno dispuso, sólo para comprar el vapor Constitución, de algo más de \$7. 200.000 de las Obras Públicas de Esmeraldas que estaban depositados en el Banco del Ecuador, y que pertenecen de hecho al ferrocarril de Esmeraldas, conforme á la disposición inserta.

El N.º 3 se refiere en su mayor parte á rentas producidas por la Aduana de Esmeraldas, de las cuales debe haber dispuesto el Gobierno, ya que no es dable suponer que los empleados respectivos hayan descuidado el cobro, asumiendo grave responsabilidad ante al Tribunal de Cuentas.—Los dos últimos incisos sobre rentas atrasadas y cuota Municipal, determinan valores que parece también se han hecho efectivos por el Gobierno, si hemos de creer en lo siguiente que leo en los Anexos al Informe del Ministro de Hacienda correspondiente a 1918.

LA TESORERÍA DE ESMERALDAS
EN EL AÑO 1917.

Página 228

Debe:— Para ferrocarril de "Quito á Esmeraldas":

1 por mil adicional sobre predios rústicos

(años anteriores) S/. 502.90

10 % de las rentas Municipales (cobrado por Tesorería para ferrocarril)

12,163.66 S/. 12,666.56

Página 229

Haber: — Por servicio de ferrocarriles:

Entregado al Tesorero del Ferrocarril de Quito a Esmeraldas,

S/. 12,163.66

Tengo para mí que sumados todos los valores que adenda el Gobierno por concepto de rentas con que ha contribuido la provincia de Esmeraldas para este ferrocarril, conforme a las leyes vigentes, pasan de *medio millón de sures.*

Quién tiene, pues, la culpa de que estos fondos no hayan ingresado a la Tesorería del Ferrocarril? Por una parte la Junta, como lo dejó expresado, y por otra el Gobierno que contraviniendo a las leyes terminantes, ha dispuesto de ellos provocando el disgusto de los pueblos que soportan cargas para obras determinadas que jamás von ejecutadas.

Ahora, aquello de “quo se ordenó la construcción de la obra desde la costa al mismo tiempo que desde Quito por quo la intención del Congreso fué duplicar la renta del ferrocarril para que la obra pudiera principiarse por la costa al mismo tiempo que por esta Capital, y que si las rentas no se an

«mentaban, la disposición del Congreso de «que se *comiencen inmediatamente* los trabajos de *localización y construcción* por Esmeraldas, quedaba sin efecto” me permito afirmar que esta interpretación no honra á mis colegas abogados.

El decreto no habla de comienzo *condicional* de los trabajos “sólo en caso de aumentarse las rentas,” sino que ordena el “*comienzo inmediato* (año de 1916) de la *localización y construcción* por Esmeraldas”, y después habla de la asignación de nuevas rentas para la obra.

A este respecto copio aquí lo que dice el Código Civil Artículo 18 — Título primero:

(1).—“Cuande el sentido de la Ley es claro, no se desatenderá su tenor literal, á pretexto de consultar su espíritu”.

SIGUE EL ACUERDO:

«El señor Franco hace la comparación del «costo del ferrocarril, principiando por Quito y comenzando por Esmeraldas, sacando «contra la línea de Quito una diferencia de «\$7. 2.004,000. Estos cálculos se han hecho sobre precios que nunca fueron aceptados por la Junta, y resultan, por lo mismo, «antojadizos. El señor Franco, para sus cálculos no ha tomado para nada en cuenta el «mayor valor de los jornales en la costa, con «respecto del que ganan en las provincias de

«Pichincha e Imbabura. Si se toman, pues, «en cuenta las precisas rectificaciones que había que hacer en los cálculos, la cifra dada por el señor Franco tendría una notable «disminución.»

En primer lugar, mis estimados colegas, parece que Uds. no han leído bien mi humilde Exposición (yo no hablo “de buena fé no comprobada”), pues me hacen decir que yo encuentro una diferencia de \$7. 2,004.000 en el costo del ferrocarril de *Quito a Esmeraldas* comparado con el costo del ferrocarril de *Esmeraldas a Quito*.— Eso no he dicho jamás; pues, en primer lugar, por mucho deseo que se tenga en hacer absurdos, no hago yo á nadie la injuria de creer que se piense seguir la construcción de Ibarra a Esmeraldas” “para llegar al punto terminal del ferrocarril”, como dicen. Ese trozo siquiera, supongo que lo piensen hacer como es racional, de *Esmeraldas a Ibarra*. Por otra parte, léase mi Exposición pág. 5 y 10 en que digo:

COMPARACIÓN DEL COSTO DEL FERROCARRIL QUITO—IBARRA PRINCIPIANDO LA ENRIELADURA EN QUITO, CON EL COSTO DEL FERROCARRIL IBARRA—QUITO, TRAYENDO LOS MATERIALES POR EL FERROCARRIL ESMEERALDAS —IBARRA. (Continúa en la pág. 10).

No veo pues qué tienen que ver los jorna.

les de la costa, con el valor de los trabajos de Ibarra a Quito o de Quito a Ibarra. Así que queda sin lugar, por ese concepto, aquello de «las precisas rectificaciones que hay que hacer a los cálculos del señor Franco».

SIGUE EL ACUERDO:

«Pero puede añadirse que si hay la evidencia de que la superestructura sería más «barata» principiando por la costa, también «hay el convencimiento de que la explanación «llegará á ser tres o cuatro veces más cara en «la costa que en la sierra, además de las naturales dificultades del trabajo en esa región, etc.»

Así que «hay la evidencia de que la superestructura sería más barata principiando «por la costa»? Entonces estamos de acuerdo, mis estimadísimos colegas, y hemos estado perdiendo el tiempo, yo en demostrar la cantidad enorme que se malgastaría (no hablaré de *derroche* porque esta palabra no gusta) enrielando por Quito y ustedes en tratar de demostrarme que dicha cantidad no es de tantos millones, sino de algunos miles de sures menos.

«Que la explanación será tres o cuatro veces más cara en la costa que en la sierra, etc.»; esa es una afirmación que debe ser comprobada, previamente, pues en ingeniería no se pueden lanzar afirmaciones en el

aire: así, por ejemplo, mis contendores dicen que los jornales en Esmeraldas son de dos sueres diarios y como en la sierra son de ochenta centavos, aún en este sentido, la explotación, por este concepto, no haría sino dos y media veces más caro el trabajo.—Advirtiéndole que el valor de los jornales allá es de S/. 1,20 y no de S/. 2,00 diarios, como dicen; además, las herramientas, cemento, etc. comprándolos directamente (como debe hacerse) nos saldrán costando la mitad del precio de lo que nos han costado comprando al comercio de Quito, Guayaquil e Ibarra para los trabajos de Quito a Ibarra; en primer lugar, por los precios de guerra, en segundo, por los altos fletes y cambios, y por último, por la utilidad de los comerciantes.

Explico lo anterior tan sólo para no dejar sombra de argumento en esto del *enorme costo* de la línea Esmeraldas—Ibarra y de las *dificultades naturales* del trabajo.—Mas esto qué tiene que ver, si mis honorables colegas en el mismo acuerdo afirman que «el anhelo de la Junta, como el deseo de toda la República, no es de que sólo se construya el «tramo de línea de Quito á Ibarra, sino que «el ferrocarril *salga al mar*»; de manera que, si estamos sinceramente de acuerdo, y creo que de eso no debe haber la menor duda, en que la obra del ferrocarril es de Esmeraldas a Quito, como digo yo, o de Quito a Esmeraldas, como dicen mis colegas, restan sólo

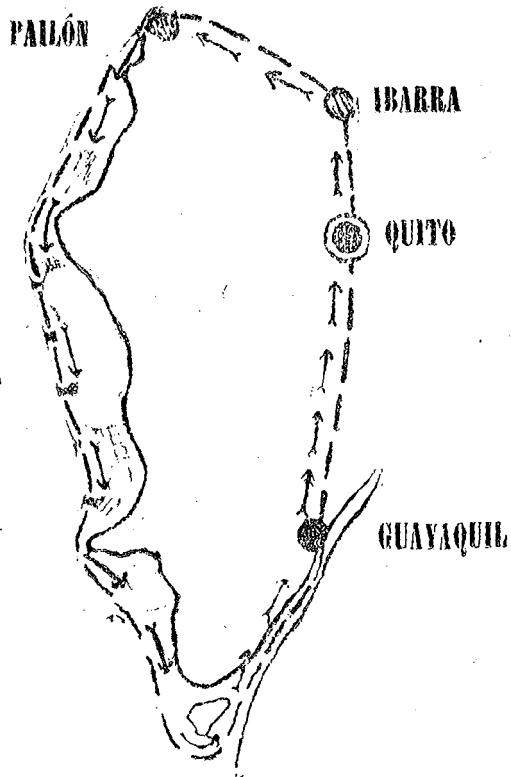
dos puntos por aclararse: 1.^o.—Debe principiarse la enrielladura ya mismo, como lo querían mis colegas, á los precios prohibitivos actuales de los materiales y pagando los altos fletes que se cobran hoy, o debe esperarse la normalidad de los precios de fletes y materiales?

2.^o.—Cuando los precios de fletes y de materiales se normalicen, debe principiarse la enrielladura por la costa de Esmeraldas ahorrando en los rieles, etc., *fletes de mar de Esmeraldas a Guayaquil y flete por el ferrocarril más caro del mundo de Guayaquil a Quito* (total cerca de medio millón de sueres) y ahorrando, en el costo de los durmientes \$1. 738.474 (demostrado en la misma Exposición), ahorrando pues, más de un millón doscientos mil sueres; y esto sólo en el tramo de Ibarra a Quito, o debe principiarse la enrielladura por Quito?

Éstos son los dos puntos planteados en mi Exposición y sobre los cuales he solicitado oír las opiniones *imparciales* de todos los ecuatorianos y, en especial, de los habitantes de las provincias de Oarehi, Imbabura, Pichincha y Esmeraldas.

Me permitiré tan sólo añadir que aquello de que "se construya el ferrocarril de Quito a Ibarra para que *después salga al mar* es algo que no alcanzo a comprender.—Que se hubiera pensado, si se hubiera siquiera dicho que el ferrocarril del Sur se debía prin-

cipiar a enrielar por Quito para que «salga al mar» por Guayaquil? Se me puede contar que la enrieldura de Quito a Guayaquil, hubiera sido un absurdo irrealizable; pues la enrieldura de Quito a Esmeraldas, no por ser realizable, sería mones absurda.



Ruego fijarse en el dibujo de arriba: los rieles, durmientes, etc., vienen del Pailón, dan la vuelta por Guayaquil para llegar á

Quito y entonces siguiendo por Ibarra vuelven al Pailón para «salir al mar».

DICE EL ACUERDO DE LA JUNTA:

«Un ferrocarril no sólomente debe considerarse como una operación mercantil, sino como una obra de progreso llamada a desarrollar industrias y buscar prosperidades en los diferentes territorios de la Nación».

Reconozco que la última parte es evidente y nadie ha dicho nunca lo contrario, aunque mis colegas creen haberlo descubierto recién, pues evidentemente «un ferrocarril es una obra de progreso, etc.», pero esto no quiere decir que todo ferrocarril y, en general, toda obra de ingeniería no debe hacerse de acuerdo con la técnica y el sentido común, y buscando la manera más conveniente y económica de realizarla, “por mercantil que fuere”.

En otras palabras el ferrocarril YA CONSTRUÍDO “es una obra de progreso etc”.—Ésa es una verdad de a folio.

Ahora la construcción de ese ferrocarril puede hacerse de varias maneras; pues opino que debe construirse de acuerdo con los principios técnicos y económicos, porque de lo contrario no se necesitaría ni de ingenieros.

Dice el acuerdo: «No podrá decirse que se haya compensado el mayor precio de la superestructura con la notable rebaja del costo de la explotación por el reducido jornal de

«los peones y por la afluencia de jornaleros «que han prestado gratuitamente sus servicios, como consta a toda la República».

No, por Dios, no! Así, perderíamos el enorme beneficio de los esfuerzos patrióticos de los habitantes de estas provincias.

Así que porque los habitantes de estas provincias han contribuido con sus esfuerzos gratuitos, dando una prueba grandiosa de civismo, debemos *gastar uno o dos millones más, sin ninguna necesidad*, en el costo de la superestructura?, no me parece una consecuencia lógica, francamente.—Ni teniendo fondos de sobra, mucho menos en nuestra escasez casi absoluta de recursos.—Yo digo por el contrario: los habitantes de estas provincias (Oarshi, Imbabura y Pichincha) nos han dado la pauta que debemos seguir, es decir: hagamos la grandiosa obra del ferrocarril, y puesto que no hay fondos sobrados, para que no fracase, hagamos prodigios de economía aun a costa de nuestro propio trabajo para asegurar el éxito de su realización.

SIGUE EL ACUERDO:

«La exposición del señor Franco ha tomado como motivo las gestiones entabladas por «la Junta para adquirir datos acerca del precio actual de rieles y de la conveniencia que «pudiera haber en comprarlos para la prime-

«ra sección anotada; pero hay que advertir que esas gestiones no se han traducido por ninguna resolución, no habiendo, por tanto, motivo para la exposición del señor Franco, quien, como cualquier otro de los miembros de la Junta, pudo limitarse a hacer presente su oposición para la compra en el momento y condiciones actuales, con la seguridad de que la Junta las hubiera atendido debidamente».

Estando yo en Riobamba, me dijo un amigo: «su presencia en Quito es indispensable porque la Junta quiere lanzarse a la compra de rieles y usted debe ir para impedir eso».

A pesar de mis urgentes ocupaciones me vino a Quito y solicité se dignasen hacerme citar por teléfono cuando hubiere Junta. Al llegar aquí uno de mis colegas que estaba de acuerdo conmigo en aquello de no permitir la compra de rieles, *por el momento*, me dijo que como iba a ausentarse él, convenía que yo no dejase de asistir a las Juntas para impedir la compra de rieles.

Habiendo tenido la Junta sesiones sin citármeme, el día 9 de Abril, de mañana, (la Junta sesiona siempre los Miércoles de tarde) me encontró mi buen amigo Wulekow en la entrada del Pasaje Royal, y me dijo que por qué no había asistido yo a la Junta esa mañana; le contesté que no había sido citado, y que parecía que no se deseaba contar conmigo. Entonces él me informó que si no hubier

ra sido por la oportuna intervención del Director de Obras Públicas, la Junta hubiera ordenado la compra de rieles.—Ya pueden imaginarse mi indignación.—En ese momento bajaban por allí mis Honorables colegas el señor doctor Víctor Manuel Peñaherrera y el señor Alberto Bustamante que recién salían de la Junta.—Entonces me dirigí a ellos y les manifesté, que sin haber sido citado yo para la sesión de esa mañana, y conociendo mis colegas que estaba en abierta oposición al modo de pensar de ellos en ese asunto, la Junta había tratado en dicha sesión sobre la compra de rieles.—Ellos me manifestaron también su sorpresa y me dijeron que también reclamarían en la próxima Junta por no haberseme citado, y en tono de broma añadieron: “pero sí nos ha de ayudar usted a comprar los rieles”.—Cuando esa compra sea oportuna, con mucho gusto, les contesté, pero no creo que sea ahora el momento oportuno.

La sesión en referencia fué la siguiente:

SESIÓN DE ABRIL 9 DE 1919.

Con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas, Dr. V. M. Peñaherrera, Dr. Andrade y Sr. Alberto Bustamante.

Se leyó un cablegrama dirigido de Nueva York por el Cónsul Ecuatoriano, en el que enviaba la cotización dada por el Dr. Cueva

para la venta de rieles, eclisas, pernos y clavos. Después de una ligera discusión en que intervinieron todos los señores concurrentes a la Junta, se aprobó la proposición presentada por el Sr. Bustamante, por la cual se le debía contestar al señor Cónsul manifestándole que la Junta pide plazo de 30 días para contestar la propuesta del Dr. Cueva".

¿Para qué se gastaba en cablegrafiar, y para qué se pedía ese plazo si no había la intención de comprar rieles?

Asistí a la Junta del 23 de Abril y allí expuse mi sorpresa al no haber sido citado, máxime habiéndolo solicitado yo encarecidamente y habiéndose tratado de un asunto en que mis Honorables colegas sabían que yo sentía estar en desacuerdo con ellos.— Allí se trató de varias propuestas para la venta de rieles, y se dió lectura a una aprobación del gasto de cablegramas a los Cónsules del Ecuador, y a una carta del Dr. Bermeo al Dr. Peñaherrera, sobre lo mismo. Al tratarse de los cablegramas a los Cónsules pidiendo la cotización actual de los rieles en los diferentes países, expuse yo lo siguiente:

Sr. Presidente: No veo el objeto en gastar en cablegramas pidiendo las cotizaciones de rieles, puesto que creo que una persona debe proceder como miembro de una colectividad con mayor escrupulosidad que lo haría individualmente en sus propios negocios.— Yo en mis negocios, solamente cuando tengo

urgencia inmediata de una cosa y el dinero suficiente para su compra, gasto en cablegramas pues este es un medio costosísimo de comunicación; de lo contrario y, en especial, para pedir datos, uso el correo que por diez centavos me proporciona mejor resultado. Como supongo que no estamos en el caso de la adquisición inmediata de rieles, pido que las solicitudes de precio y otros datos se hagan por carta. — Además estando en contra en cuanto al fondo de la cuestión, no permitiré jamás que se haga compra alguna de materiales por medio de intermediarios, ni Consules, pues somos suficientemente capaces para verificar nuestras compras directamente a las casas fabricantes. — A pesar de estas declaraciones, la Junta resolvió que se hicieran los cablegramas a los Consules pidiendo datos sobre el precio de los rieles, para resolver sobre la propuesta del Dr. Oueva, a quien se había pedido 30 días de plazo para contestar.

Repetidas veces había expresado yo en el seno de la Junta, que si se llegase a querer resolver el asunto de compra de rieles o durmientes, haría una exposición pública a la Nación preguntando la opinión del país y en especial de las cuatro provincias sobre ese asunto, para salvar mi responsabilidad. — Este era el caso.

Además, por urgentes ocupaciones personales en Riobamba, estaba yo obligado a au-

sentarme en esos días, y vista la prisa que se tenía de festinar ese asunto, creí indispensable hacer mi Exposición para salvar mi responsabilidad en asunto de tanta importancia.— Por eso terminé mi exposición anterior así:

«Ahora toca a los habitantes de la provincia del Carchi, Imbabura, Pichincha y Esmeraldas expresar su opinión y lo que ellos decidan será la norma de conducta que seguirá el representante de Esmeraldas en la Junta Central del ferrocarril».

CONTINÚA EL ACUERDO:

«y por lo mismo, sería el más grande de los despropósitos que se pensara hoy en abandonar los trabajos, después de que tantos esfuerzos y sacrificios se han hecho, para contraerse exclusivamente a otra sección. Porque no cree la Junta que la explicación resolvería el problema del fácil transporte a Ibarra; para que la línea esté en condiciones de recibir el servicio de camiones y automóviles, se necesitaría de un lastraje hecho con toda precaución, lo que costaría una cantidad muy considerable que fuera utilizada mejor en la compra de rieles. Además, el ancho de la vía no permitiría un tráfico expedito y cómodo, sin contar con que lo caro del combustible convertiría en prohibitivo el uso del camión automóvil, con tarifas que beneficiaran al público».

Ruego yo a mis Honorables colegas de cirme en qué parte de mi Exposición han leído que yo sea de opinión de que se suspendan los trabajos entre Quito e Ibarra? Esto sí que "no tiene el cuidado de ser comprobado con buena fe" (haciendo mías las palabras de la Junta).

Por el contrario, estoy tan lejos de querer que se suspendan los trabajos que digo en mi Exposición.

«Si gastamos en enrielar un trozo del ferrocarril de Quito a Tumbaco, por ejemplo, «cuya explotación dejará pérdida, y que no «dará un beneficio verdadero ni a los propietarios de esa región, nos veremos en el duro «caso de suspender *todos*, absolutamente *todos* los trabajos, por falta de fondos», y, claro, eso no conviene en ningún caso». (Véase la página 11).

Aquello de que:

«para poder utilizar los terraplenes para «el tráfico de automóviles y camiones se necesita de un lastraje hecho con toda precaución lo que costaría una cantidad muy «considerable, etc.»

Que se necesitaría un lastraje es un hecho; el ferrocarril también necesita lastre como deben haber visto en mi Exposición anterior, así pues que el gasto de poner lastraje en los terraplenes para habilitarlos para el tráfico de automóviles y camiones no sería perdido. —Y ese lastraje podría hacerse de una mane

ra sumamente económica, aprovechando de la buena voluntad y patriotismo que han manifestado los habitantes de todas estas provincias.— Porque ese si es verdadero trabajo para mingas.

«Que el ancho de la vía no permitiría un «tráfico expedito y cómodo” tampoco es un inconveniente pues de trecho en trecho se pueden hacer más anchos los terraplenes para hacer los cambios, advirtiéndose que puede decirse que ya hay muchísimos lugares para hacer cambios, ofrecidos por la naturaleza misma.— De la misma manera que hacen el tráfico en direcciones opuestas carros y trenes por una sólo línea, por medio de los cambios.

Aquello de que:

«lo caro del combustible convertiría en prohibitivo el uso del camión”, no es así, pues, en todas partes se usan ahora camiones para el rápido y barato transporte de carga; y el señor Jacinto Stagg vino aquí con el proyecto de hacer ese negocio, comprometiéndose él mismo a hacer el camino por su cuenta entre Quito y Nanegal.—

SIGUE EL ACUERDO:

«El señor Franco hace, además, otras afirmaciones que no tienen el cuidado de ser «comprobadas con buena fe: manifiesta que «la Junta ha hecho la compra prematura de

«una locomotora y seis gaudólas, con la
«circunstancia de que el tipo de esa lo-
«comotora no es el más a propósito para la
«obra. A este respecto, debe decirse que
«la Junta se hizo cargo de ese material ro-
«dante en pago de una cantidad que el Go-
«bierno había quedado debiendo a la obra,
«y cuyo cobro se hacía difícil por la estre-
«cha situación fiscal de entonces y después
«de haber oído el informe del Ingeniero en
«Jefe del ferrocarril, en que se manifiesta la
«conveniencia de *comprar* la locomotora que
«sería de innegable utilidad, especialmente,
«para la construcción y conservación de la
«línea».

En que quedamos. Nos hicimos cargo etc.,
como se dice al principio de este párrafo o
la *compramos* como se dice al final?

No estuvo yo en las sesiones en que se
trató de este asunto, tan sólo conocí el infor-
me del señor Wulckow que opinaba por
que se *compre* la locomotora y carros y supe
que se habían *comprado*.—De pasó diré que
en contestación a aquello de que “La Jun-
ta se hizo cargo de ese material rodante
«en pago de una cantidad que el Gobierno
«había quedado debiendo a la obra” no
deja muy bien parado el crédito del Go-
bierno, pues equivale decir con el proverbio
vulgar: “al mal pagador, en tientos se co-
bra”, pero sigamos; y dice la Junta: «y

«después de haber oído el Informe del Ingeniero en Jefe del ferrocarril, en que se manifiesta, que, etc. . . . la locomotora sería de innegable utilidad, especialmente para la construcción y conservación de la línea».

De qué línea pregunto yó?

La honorable Junta no nos dice más en su acuerdo, pero el señor Wulckow sí aclara este punto en su informe y dice:

“De todo esto resulta que, según mi plena convicción es muy conveniente de comprar para el ferrocarril de Quito a Esmeraldas, etc. especialmente en vista del deseo que tiene la Honorable Junta de enrielar lo más pronto posible una parte del ferrocarril”.

Luogo desde el 22 de Junio de 1917, fecha del Informe de Wulckow ha habido el deseo de la Honorable Junta de “enrielar lo más pronto posible una parte del ferrocarril”.—¿Y por que niegan ahora que no han pretendido hacer la compra inmediata de rieles y afirman que tan sólo se quería pedir datos?

Mis Honorables colegas no dicen nada respecto de la oposición que se me hizo para vender la locomotora y carros. Convengamos en aquello de que “tuvimos que hacernos cargo de ese material rodante en

«pago de una cantidad que el Gobierno ha-
«bía quedado debiendo a la obra»; ahora,
por qué se me hizo oposición a la venta de di-
cho material rodante, que no lo necesitábamos,
cuando pudimos haberlo vendido obteniendo
una buena utilidad? *“Por la obsesión de
enriclar cuanto antes un trozo por Quito”*.
Este es el hecho indiscutible

¿Por qué entonces se dice, en el Acuerdo,
que esta es una afirmación que “no tiene
el cuidado de ser comprobada con buena fé”?
--Más delicadeza, mis queridos colegas, pa-
ra hacer afirmaciones que pueden volverse
contra quienes las hacen. Y nótese la fla-
grante contradicción en el párrafo transcri-
to del Acuerdo de la Junta: principian por
negar la compra prematura de la locomoto-
ra, hecho que yo constaté, y terminan con-
fesando dicha compra.

SIGUE EL ACUERDO DE LA JUNTA:

“El señor Franco dice también que la
«Junta le ha hecho oposición para la ven-
«ta de giros sobre una fuerte suma exis-
«tente en Nueva York. En efecto, en
«el año 1917 el Gobierno quedó debiendo a
«la Junta la cantidad de \$2. 133.333,33 que
«se consiguió fuera pagada con letras gira-
«das contra el Consulado de Nueva York,
«como se ha venido cobrando, hasta el últi-
«mo saldo que fue pagado sólo con el mes

«de diciembre del año pasado. Ese dinero
 «se ha mantenido en depósito en un Banco
 «de Nueva York y como la Junta creyó más
 «conveniente conservarlo allí *para la com-
 «pra de materiales* que debía hacerse apro-
 «vechando, una posible baja de las cotiza-
 «ciones, no quiso venderlas por más que fue-
 «ra notable el alza de cambio, tanto más
 «cuanto que la Junta no debía entrar en
 «operaciones comerciales, para las que no es-
 «taba constituida”.

Aquí si hay franqueza, por que la Junta reconoce dos hechos que afirmo en mi exposición: 1°. *Que a pesar de mi insistencia para vender esos giros, se guardó en Nueva York esa suma sin ganar intereses mientras que aquí los pagábamos. y*

2°.—*Que se la guardó allá “por que la Junta creyó más conveniente conservarla allá para la compra de materiales.”*

Dice la Junta “que no debía entrar en operaciones comerciales para lo cual no estaba constituida”; permítaseme decir que he creído que estamos constituidos en Junta **ESPECIALMENTE** para velar por la más estricta recaudación de todos los fondos de la obra y por el mas correcto al par que racional manejo e inversión de dichos fondos, pues de lo contrario, qué objeto tiene la Junta?

En este párrafo confiesan mis colegas, de nuevo, que quieren tener dinero en Nueva York, a pesar de que eso nos significa una fuerte pérdida en intereses, (como probé en mi Exposición anterior) "para la compra de materiales aprovechando una posible baja en las cotizaciones", y como en la última sesión ante mi exposición se dijo que había bajado el precio de los rieles en diez dólares por tonelada, creyóse que era oportuno aprovechar esa baja para la compra de material; pero para mayor seguridad, antes de aceptar la propuesta cablegráfica de Queva, pidieron un mes de plazo para contestar e hicieron los cablegramas de que he hablado. Era pues ya tiempo de hacer mi exposición pública.

SIGUE EL ACUERDO:

"La Junta ha procedido en todo tiempo con el mayor patriotismo", etc. Ya esperaba yo esa afirmación que no falta jamás en ningún documento público, pero ¿cuándo he dicho yo que la Junta no ha procedido con patriotismo? En qué parte de mi Exposición digo yo lo contrario, o es que se quiere decir que sólo mis colegas tienen patriotismo? A este respecto, permítaseme una digresión.

Ya es tiempo de que en el país cese la idea de que la omnisciencia, la buena fe y el patriotismo es tan sólo el patrimonio de un

pequeñísimo grupo de ecuatorianos a quienes se les erige en árbitros indiscutibles para todo asunto. No se cierre la puerta en esto de las buenas intenciones y el patriotismo a ningún ecuatoriano. Ojalá todos podamos poner la contribución de nuestro pequeño esfuerzo para laborar por el progreso del país. No hay que creer que los ecuatorianos que no hacen versos, discursos o política, son personas *incultas, sin buena fé y sin patriotismo*, y que por lo tanto no tienen derecho ni siquiera para manifestar una opinión sobre los intereses y destinos del país. Busquemos por el contrario, para “empujar el carro de nuestro progreso nacional”, el concurso de todos y cada uno de los ecuatorianos, porque sólo así conseguiremos grandes resultados. Si se deja todo el progreso del país en manos de seis u ocho PERSONAJES, por muy importantes que ellos sean en todos los ramos del saber humano, y por mucho que sea el patriotismo que los impulsa, es natural que estos señores a la larga se fatiguen. Agráñdese el grupo de los ecuatorianos que puedan *siquiera opinar*, sobre los asuntos de vital importancia para la nación sin que se les insulte y se les amenace de muerte.

EL ACUERDO DE MIS HONORABLES
COLEGAS TERMINA ASÍ:

«Por último, el señor Ministro expresó: «que habiendo conferenciado con el señor «Presidente de la República acerca de es- «tos mismos puntos, le ha manifestado que «su opinión era también en el sentido de la «enrielladura de la sección Quito a Ibarra, «con sujeción, desde luego, a un plan que «consulte precios convenientes y más circuns- «tancias de una razonable economía».

«El excelentísimo señor Presidente mani- «fiesta su opinión en favor de la enrielladura «de la sección Quito—Ibarra, con suje- «ción, desde luego, a un plan que consulte «precios convenientes y más circunstancias de «una razonable economía»; un millón de gracias, Excmo. señor; ésto exactamente es lo que deseo yo y con nosotros todos los ecua- torianos sensatos y libres de intereses crea- dos.

«Ese plan que consulte precios convenien- tes, etc.» . . . me he permitido indicarlo en mi Exposición, y consiste: *en no suspender los trabajos iniciados por ningún motivo y conti- nuar en ésto hasta que los precios de mate- riales y los fletes se normalicen, y una vez vuelta ésta normalidad principiar en el acto la enrielladura por Esmeraldas para traer por allí los materiales para toda la línea y así*

enriolar la sección Ibarra—Quito “con sujeción a un plan que consulte todas las circunstancias de una razonable economía”.

Ah! pero el Excmo. Sr. Presidente no termina allí, sino que sigue: “porque consideraba que el mayor precio de esa enrioladura, etc. quedaba suficientemente compensado”.

Esto ya es otra cosa.

Es decir que el Sr. Presidente quiere que se enriele la sección Quito—Ibarra solamente? Y la sección Esmeraldas Ibarra? De esto no nos habla absolutamente una palabra el Excmo. Sr. Dr. Baquerizo Moreno.

Y permítame una palabra, Excmo. Sr. Presidente: respecto de la comparación entre el costo de la línea de Quito a Ibarra, enriolando por Quito, o principiando por Ibarra trayendo la enrioladura desde Esmeraldas, y las ventajas o desventajas técnicas y económicas de ejecutar dicha enrioladura de una manera u otra, con franqueza, y pidiendo mil perdones a usted, Excmo. señor, más nos hubiera gustado oír la opinión del muy competente Sr. Director de Obras Públicas, el Ingeniero nacional Sr. Manuel A. Navarro, y rogamos pedir esta autorizada opinión.

Sobre lo que sí hubiéramos agradecido oír su autorizada opinión, Excmo. Sr. Presidente, es sobre lo que piensa S. E. de la sección Esmeraldas—Ibarra.

Esperamos nos honrará con su contestación.

Y este interés es tanto más grande, cuanto que hemos solicitado en el seno de la Junta la cooperación del Gobierno para que hagamos, a medias, entre el Gobierno y la Junta, la instalación de una línea telegráfica (*si quiera eso*) que úna a Ibarra con la costa de Esmeraldas, línea que servirá primero al Gobierno y al público en general, y que después nos será indispensable para la construcción y explotación del ferrocarril.—Se trata de un gasto de más o menos \$1. 25.000 o \$1. 30.000 para el Gobierno y otra suma igual para la Junta. Porque la instalación inalámbrica que nos dicen está pedida no resolverá ni las comunicaciones baratas para el público, ni el servicio que después necesitaremos para nuestro ferrocarril.

Qué dico usted sobre esto, Excmo. Sr. Presidente? Fíjese que bajo el aspecto político esto tiene grande importancia.

En orden a importancia, figurando como anexo al acuerdo de la Junta, está el Informe del señor Wulckow.

Antes de principiar este Informe debo decir con franqueza que no he hecho cargo ni ataque alguno contra nadie, ni contra la Junta, ni contra el señor Ingeniero en Jefe de la obra.—Leáse bien mi Exposición.—He expresado opiniones y he constatado hechos para que *los ecuatorianos* los analicemos y veamos si puede derivarse algún beneficio efectivo

para la obra. No creo que expresar con toda cultura una opinión que se aparte del criterio de mis Honorables colegas, encierre un ataque para ellos ni para nadie.

Además, la constatación de hechos tampoco la he presentado con el ánimo de atacar a nadie, pues procediendo lealmente, creo que no debemos temer que nuestros actos sean conocidos del público, y vamos adelante:

La primera parte del Informe del señor Wulckow se contrae a explicar que “está de acuerdo con el señor Franco en que el uso apropiado del Decauville facilita y abarata el movimiento de tierra en cortes y rellenos”, etc.; después explica que ni la Junta ni la casa constructora han tenido la culpa de que no se haya comprado un Decauville.—Repito, yo no he inculcado a nadie: he constatado solamente que no es la línea férrea con locomotora, etc. lo que abarata la construcción en el movimiento de tierra, etc. . . . sino el Decauville.

SIGUE EL SEÑOR WULCKOW:

«Quiero dejar constancia que el Sr. Franco nos ha ayudado siempre activamente en nuestras gestiones, convencido de la ventaja del uso apropiado del material Decauville”.
Un millón de gracias.

SIGUE EL SEÑOR WULOKOW:

«Si bien la colocación de los rieles no facilita el movimiento de tierra en los cortes y rellenos, no se debe olvidar las grandes ventajas y economías, que tendría la construcción por la posibilidad de transportar con la locomotora los materiales de construcción.

«Para formarse una idea de las economías, que se pudiera conseguir en la construcción por la enrielladura, quiero mencionar, que, sin contar las necesidades de los campamentos, los transportes de madera para cerchas, ladrillos, piedras, arena, etc., hay que transportar con mulas desde Quito hasta la sección, sólo comprendida hasta el puente Ohiche y Montosorín, para las obras de arte unos 21.000 quintales de cemento y 33.000 quintales de cal».

A esto, permítame mi Honorable colega que le diga que el transporte de la madera para cerchas, piedras, arena, etc., es infinitamente más barato y más práctico hacerlo en la forma que se ha hecho hasta ahora, con acémilas y con la especie de carreta que se ha usado; esos son materiales que no van de Quito sino que se consiguen en los alrededores de la obra. — Respecto al costo de transporte de 21.000 quintales de cemento y 33.000 quintales de cal hasta Ohiche, eso costará con acémilas, alrededor de \$ 20.000.

Cuánto costaría hacerlo con el ferrocarril?

EN LA SEGUNDA PARTE DICE

EL SR. WULCKOW:

«No quiero hablar sobre la conveniencia de la adquisición, etc.»

«Quiero aclarar y justificar mi actitud como Ingeniero, etc.»

Después dice lo mismo que dije yo en mi folleto de que «el tipo Mallet de locomotora es el más apropiado para nuestro ferrocarril».

Después añade, «que juzga conveniente tener una o dos locomotoras más sencillas y livianas para la construcción y conservación de la línea, por lo cual juzga muy conveniente comprar la locomotora en cuestión, especialmente en vista del deseo de la Honorable Junta de enrielar lo más pronto posible una parte del ferrocarril».—Esto ya está tratado más arriba, dejando tan sólo constancia aquí, de que no he hecho cargo alguno al Sr. Wulckow a este respecto.

En la parte 3ª de su informe el señor Wulckow hace la enumeración de los trabajos de estudios que se han verificado en la sección Ibarra—Pailón.

Declaro francamente que, por haber tenido que irme a Riobamba a atender ocupaciones urgentes en los negocios que tengo allá, no tuve tiempo de corregir las últimas pruebas de mi Exposición y por eso quedó aquello de «reconocer el puerto y hacer un

ligero reconocimiento de la vía». Lo que decían los originales era: «Reconocer el puerto y hacer un ligero reconocimiento y estudios posteriores de localización, no es cumplir la ley». Queda de esta manera aclarado este punto y satisfecho el señor Wulckow.

Antes de contestar a los diarios de esta capital que me han hecho el honor de ocuparse de mi Exposición, sin haberla hecho conocer del público, vuelvo a permitirme hacer una pequeña digresión, que será la última:

Cuando el ejército libertador entró triunfante en un pueblo, no repicaron las campanas como había sido ordenado y cuando el Libertador airado preguntó por qué no se habían repicado las campanas, la primera autoridad del lugar le contestó: «Por 37 razones, Excmo. Sr.: la primera, porque no hay campanas; la . . . Basta! interrumpió el Libertador.

Este es nuestro caso: hay un sinnúmero de razones en contra de la enrioladura por Quito, en este momento, *la primera es que no hay dinero*. Basta, diría cualquiera.

Tenemos una cuenta corriente deudora en el Banco del Pichincha por \$1. 200.000, dinero que estamos empleando para la continuación de los trabajos.

Sobre esa cuenta corriente ya hemos girado por \$1. 155.000, y las rentas que tenemos asignadas para la obra, en los 5 meses transcurri-

dos de Enero a Mayo inclusive, tan sólo han producido \$7. 25.906.87, que ya están gastados también! Nuestro presupuesto mensual de gastos es de \$1. 32.000 a \$7. 40.000, y como las rentas no producen por ahora sino al rededor de \$7. 5.000 mensuales, no tenemos ni para dos meses de trabajo.

Pronto completaremos los \$7 200.000, de la cuenta corriente deudora, dinero que deberemos al Banco del Pichincha con el interés de 9% anual y que tendremos que pagar primero para poder girar de nuevo.

Si vendemos los fondos que tenemos en Nueva York, como creo que debemos hacer, podremos continuar los "trabajos principia- dos de Quito a Ibarra" como ordena el decreto de 1916. Con qué dinero se quería, pues, comprar los rieles y los durmientes para enrielar de Quito a Tumbaco? No es cierto que si hubiésemos comprado los rieles, como se deseaba, no hubiésemos tenido dinero, ni para colocarlos? Fné este el motivo que tuve para hacer mi Exposición y enseñar el peligro en que nos hubiésemos encontrado "de suspender *todos* absolutamente *todos* los trabajos por falta de fondos". Véase mi Exposición pág. 11.

Mis Honorables colegas hacen otra afirmación «que no tiene el cuidado de ser comprobada con buena fé»; dicen en su Informe lo siguiente: «volvamos a decir, ha sido para asegurar el éxito de la obra que se

«principió la construcción desde Quito; y, por
«lo mismo, sería el más grande de los despro-
«pósitos que se pensará en abandonar los tra-
«bajos, después que tantos esfuerzos y sacrifi-
«cios se han hecho».

Y *quién ha dicho jamás, y en dónde* que deben abandonarse los trabajos entre Quito e Ibarra? Son mis Honorable colegas los que, talvez sin fijarse, por el *patriótico de- seo* de enrielar un trozo de la línea, nos iban a poner en el duro caso de suspender todos los trabajos del ferrocarril!!! Y eso cabalmente es lo que digo en las páginas 10 y 11 de mi folleto anterior, y para impedirlo fué que hice mi Exposición.

Véase mi folleto página 4, en donde digo: *«he considerado que debe terminarse dicha explanación entre Quito e Ibarra».*

En la página 5 digo:

«Perdóneseme la repetición, pero deseo que se tenga siempre presente que no soy
«ni creo que haya ecuatoriano que pueda ser
«enemigo de la construcción de la obra en-
«tre Quito e Ibarra; lo que no me parece co-
«rrecto es la manera como se ^{de} desea realizarla
«con verdadero perjuicio para el país.»

En la página 10 digo:

«No creo que corresponderíamos al entu-
siasmo y esfuerzos, de las patrióticas pro-
vincias del Norte, derrochando los pocos fon-

dos con que contamos en la enrielladura de un pequeño trozo de línea que a nadie reportará un beneficio verdadero y que nos pondrá muy pronto en el duro caso de suspender *todos*, absolutamente todos los trabajos por falta de fondos!

En la página 11 digo:

«Para darse cuenta de la escasez de fondos con relación a las necesidades de la obra, y del interés que debemos tener en que no se derroche ni un sólo centavo en gastos improductivos, debemos advertir que nos faltan para terminar los terraplenes entre Quito e Ibarra \$7. 2 304.700, sin contar los gastos de administración ni la comisión de la casa constructora».

En la página 13 digo:

“Que preferirían los habitantes del Norte; que se termine la explanación entre Quito e Ibarra (se entiende con lastraje correspondiente) para establecer el servicio de automóviles y camiones ofreciéndoles comodidad, rapidez y baratura para los transportes, ó enriellar una pequeña sección para el servicio de un tren cuya explotación habría que suspenderla por improductiva?»

En la página 18, demuestro “que hemos estado perdiendo \$7. 1.687,50 mensuales por concepto de intereses por la *patriótica* obse-

sión de comprar rieles y enrielar una sección por Quito».

En la página 20, por último digo:

“Empeñarse en el despropósito de enrielar una pequeña parte de la sección Quito—Ibarra, que no sólo no reportará beneficios, sino que ocasionará verdaderos perjuicios a los escasísimos fondos de la obra, por el derroche que de ellos se haría, no es obedecer la Ley».

Queda claramente demostrado que jamás he querido que se abandonen los *trabajos principia*dos (como ordena el decreto de 1916) entre Quito e Ibarra, y, que por el contrario, he sido quien verdaderamente ha velado por que dichos trabajos no se suspendan por ningún concepto, ni aún por un mal entendido patriotismo.—El patriotismo no debe sólo ser una palabra efectista de discursos y proclamas, sino que debe traducirse por hechos prácticos que redunden en verdaderos beneficios para Nación.

Siento que esta publicación ya esté demasiado extensa, razón por la cual me privo del honor de contestar en detalle, como lo he hecho con el acuerdo de mis honorables colegas, y el Informe del Ingeniero en Jefe, los diversos comentarios que ha hecho la prensa de la Capital a mi humilde Exposición. Debo dejar constancia de mi agrade-

cimiento a los señores redactores de Nación» por sus concienzudos artículos 29 y 30 de Abril último, sintiendo alma que su buen criterio se haya desviado posteriormente.

En el curso de la explicación del acuerdo de mis honorables colegas y del Informe del Ingeniero en Jefe, he contestado de paso a los comentarios de la prensa de la Capital. Réstanme tan sólo cuatro cosas por contestar, éstas son:

1°.—«Que yo como representante de Esmeraldas, sirvo al interés de esa sección que siempre ha estado reclamando en ese sentido, (La enrielladura por Esmeraldas)».

2°.—«Que al principiarse los trabajos por Esmeraldas, sólo el ferrocarril de Esmeraldas a Ibarra demoraría 25 o 27 años, y que el de Ibarra a Quito no se haría jamás».

3°.—«Que con el tráfico de acómilas y carruajes se dañarían los terraplenes y que costaría más de \$1. 2'000.000 repararlos». A esto contesto inmediatamente. Sólo automóviles, camiones y vehículos con motor y llantas de caucho deben circular por los terraplenes previamente lastrados, por supuesto, trabajo baratísimo con mingas y con un camión: Ese lastre servirá después para el ferrocarril. En las páginas 4 y 5 de mi Exposición digo:

«Con tal procedimiento quedaría por lo pronto resuelto el problema de comunica-

«ción cómoda, rápida y barata entre Quito e
«Ibarra, tráfico que además de proporcionar
«facilidades para el intercambio de productos
«y mercaderías, y los viajes de pasajeros,
«contribuiría a cimentar la explotación cons-
«truida, dándole la solidez que técnicamente
«eso requiere y haciéndonos ver prácticamente
«la consistencia que tengan para el tráfico
«ciertas obras experimentales, como socavo-
«nes, etc.»

Y 4.º.—Los cálculos numéricos de «El Co-
«mercio» de Mayo 15 de 1919.

PASO A CONTESTARLES:

A la 1.ª.—He tenido el placer de compro-
bar que los ataques (porque a pesar de que yo
no he hecho cargos a nadie, sino que, como
dijo dicho, tan sólo he constatado hechos y
expresado opiniones, a mí sí se me ha ataca-
do y tal vez hasta con falta de cultura, pero
todo eso ya estaba descontado de antemano)
que me han dirigido son todos aplicables a
mis ilustres y honorables contendores.
Aquí está saltando la idea regionalista, en
toda su fuerza:
«Que como representante de la Municipa-
«lidad de Esmeraldas sirvo el interés de esa
«comunidad que siempre ha estado reclamando
«con ese sentido».
Se imaginan ustedes que un mozo que se
ha educado en el extranjero y que tiene dero-

cho para que se le crea siquiera culto, sea capaz de defender intereses regionalistas? No señores míos, nó. El Regionalismo no puede albergarse sino en criterios perfectamente estrechos y que no tienen más horizonte que el que alcanza sus narices.

He defendido la obra, la defiende y la defenderé, *como ecuatoriano*, con todas mis fuerzas, porque, como lo digo en mi Exposición anterior, «considero a esa obra, no como provechosa para una región determinada, sino como un positivo beneficio para toda la República».

Procedamos con sinceridad, *sobre todo*, y dejemos el engaño para ciertos procedimientos políticos. No hagamos política y patriotería con las obras públicas; y si alguna vez se mezcla la política con alguna obra de gran aliento para el progreso nacional, que sea una política franca y sincera, verdaderamente patriótica, que redunde en la rápida realización de la obra, y no para, por medio del engaño, galvanizar situaciones.

Dicen que «como representante del Municipio de Esmeraldas», es que pido que se proceda de acuerdo con la técnica y el sentido común.—Eso no lo encuentro criticable.

Pero mis queridos compatriotas, permítanme hacerles una pregunta.—El ferrocarril de *Esmeraldas a Quito*, a quiénes beneficiará más?—A los esmeraldeños, la mayor parte de

los cuales están a muchas millas del Pailón, o a los habitantes del Carchi, Imbabura y Pichincha, que tendrán un medio rápido y barato de transporte para sus productos y sus mercaderías?

La *salida al mar*, como la llaman ustedes, a quiénes beneficiaría directamente sino a los propietarios del Carchi, Imbabura y Pichincha que tendrán con el ferrocarril un mercado bueno e ilimitado para todos los *productos que deseen cultivar* y por los procedimientos más intensivos? Todas esas enormes y ricas propiedades del Norte (Carchi Imbabura y Pichincha) que ahora producen una renta extraordinariamente baja en relación a la que podrían producir teniendo un mercado seguro para sus productos ¿cuánto llegarán a valor con el ferrocarril del Pailón a Ibarra?

Téngase en cuenta que el ferrocarril de Esmeraldas a Ibarra, en más de la mitad de su trayecto (100 kilómetros) recorre la provincia de Imbabura.

Los esmeraldeños no tienen haciendas ni propiedades a lo largo de la línea, como tienen nuestros compatriotas de la sierra. Puede decirse que las extensiones de terreno que recorrerá el ferrocarril en la provincia de Esmeraldas son casi en su totalidad terrenos baldíos que pueden nuestros compatriotas de la sierra denunciarlos y cultivarlos. Los esmeraldeños más influyentes residen en la ca-

capital de la provincia a CINCUENTA MILLAS al sur del Pailón. Ahora quiénes se beneficiarán más con el ferrocarril de Esmeraldas a Quito, deseo que se me conteste: los esmeraldenses que no tienen propiedades ni en el Pailón ni a lo largo de la línea o los habitantes del Carchi, Imbabura y Pichincha, cuyas propiedades recorre? Seamos francos y estudiemos la situación imparcialmente.

Para que se vea lo fácil que sería para los interioranos labrarse un porvenir en esas ricas regiones, copio parte del Informe del Ingeniero Schvingt, quien ha hecho los estudios de la línea Esmeraldas—Ibarra:

«La zona de influencia, una vez terminado el ferrocarril, llegará sin esfuerzo hasta los límites nortes del Estado, haciéndose sentir en las provincias del Sur de Colombia.

«La zona atravesada por el ferrocarril es en su mayor parte formada por un suelo rico y permitiendo producir casi toda clase de productos agrícolas. La región entre Ibarra y la montaña produce toda clase de cereales: maíz, cebada, patatas, caña de azúcar, etc., etc, en abundancia. En Salinas se encuentra una industria salinera de las más notables. Las pampas de Salinas, así como las pampas en el alto Mira tienen bosques grandes que se prestarían perfectamente a la fabricación de carbón de leña. En el valle del Mira y en los valles late-

«rales se encuentran grandes haciendas con
«ganado vacuno de muy buena calidad. La
«caña de azúcar da un rendimiento muy alto
«y si la industria del aguardiente y del
«azúcar no se ha podido desarrollar en más
«grande escala es únicamente por falta de
«comunicación. Sin embargo, en el valle
«del Mira se encuentran muchos ingenios
«importantes, como el de "San Vicente",
«"Santa Isabel", "La Unión", "Cabuyal" y
«otros más.

«No cabe duda de que una vez realizada
«la línea férrea, la fabricación de aguardien-
«tes y alcoholes se desarrollarán en esta zona,
«produciendo por el estanco del alcohol una
«buena renta para el Estado.

«Se han hecho ensayos con el cultivo del
«algodón en el valle del río Ambi con pleno
«éxito.

«La montaña, del Km. 80 hasta Concep-
«ción es riquísima en madera de buena cali-
«dad y es de un suelo muy fértil. Se en-
«cuentran plantaciones de tabaco, de café,
«de frutas como la piña, el plátano, el último
«en extensiones considerables. Por la im-
«posibilidad de exportación se encuentran hoy
«muchas de esas plantaciones completamen-
«te abandonadas, como los cafetales de Lita,
«de Alto Tambo, la hacienda y los cañave-
«ales de Paramba (propiedades del señor
«Flemming). La calidad del cacao y del
«tabaco de Esmeraldas es conocida en Eu-

«ropa como en toda la América. Los go-
«males de la zona de San Lorenzo son los
«mejores, aunque en escala muy pequeña.

«Las maderas incorruptibles abundan y no
«es exagerar decir que servirán más que
«plenamente para la fabricación de durmien-
«tes para toda la vía. La industria forestal
«se encuentra representada por el aserradero
«“La Palma” (cerca de San Lorenzo) en ma-
«nos de su propietario el señor Januzelli,
«hombre activo y de mucha iniciativa. Del
«aserradero (que es instalado a la moderna
«con luz eléctrica) van las vigas, tablas y
«madera trabajada al Norte y a Guayaquil.
«La industria de la tagua, que era en parte
«en manos de un grupo de capitalistas euro-
«peos es de lo mas lucrativa.

«El litoral de Esmeraldas por su riqueza
«ganadera y forestal reclama, pues, la cons-
«trucción de un ferrocarril. La región es
«rica en praderas naturales; los cultivos in-
«cipientes aún, puesto que se reducen a las
«necesidades locales, anticipan espléndidos
«resultados. El café, el tabaco, el cacao, la
«caña, se producen en forma prodigiosa.

«La industria minera es capaz de tomar
«proporciones muy grandes».

Ya lo dije en mi Exposición anterior ¿les
convendría a los propietarios del Oarshi, Im-
babura y Pichincha tener un mercado seguro
e ilimitado a 12 horas hasta la costa de Es-

meraldas y las compañías navieras y a 36 horas hasta Panamá? Sí o no. Este es el punto.

2.º punto. —» Que si se principian los trabajos por Esmeraldas la enrielladura del Pailón a Ibarra demorará 25 o 27 años y que en ese caso el ferrocarril de Ibarra a Quito no «se haría jamás».

Muy bien, entonces, mis queridos contenedores, si ustedes creen sinceramente que empezando la construcción por Esmeraldas demoraría el ferrocarril 25 o 27 años para llegar a Ibarra; principiendo la enrielladura por Quito, con un costo mínimo de \$1 8'000,000, y derrochando además innecesariamente alrededor de \$1. 2'000.000 más, ¿cuándo se haría el ferrocarril de Ibarra a Esmeraldas como dicen ustedes? o es que hay interés especial en que algunos propietarios de haciendas en el Norte, residentes en Quito, viajen con comodidad hasta sus haciendas, aunque el ferrocarril no llegue ni a Ibarra?

Estos mismos propietarios, qué prefieren: viajar con *comodidad* hasta sus haciendas enriellando un trozo desde Quito, o darles un valor triple y hasta quintuplo con el ferrocarril de Esmeraldas a Quito?

Ahora vamos a la realidad de las cosas. El Ingeniero señor Schvingt quien ha hecho los estudios del Pailón a Ibarra, nos dice en su Informe que «con un costo de \$1. 49,050 por kilómetro y con una peonada

«de 2 000 hombres, que será fácil obtener en
«la misma zona, la construcción del ferrocarril de Esmeraldas a Ibarra se haría en 4
«años». De donde sacan los profanos 25 años para la duración de esos trabajos? Me contestarán que para ese resultado hay que contar con todo el dinero para la obra.

También para el ferrocarril de Ibarra a Quito necesitaríamos \$ 7'000.000 más. (Sin contar los millones que se desean derrochar).

Este es el problema que tenemos que resolver, y al final de esta Exposición me permitiré indicar cómo podremos hacerlo.

Llegamos por fin al artículo publicado en «El Comercio», el 15 de Mayo de 1919.

Mi amigo Wulckow cuando hablábamos del deseo que tenía la Junta de principiar la enrielladura en Quito me dijo textualmente: «en mí hay una lucha sostenida por dos opiniones perfectamente distintas: Mi opinión «como técnico y hombre de negocios honrado «que me dice que es un disparate la enrielladura por Quito, y a los precios actuales, y la «otra opinión del representante de la casa Koppel que me aconseja dicha enrielladura para «sacar nuestra comisión del doce y medio por ciento sobre los gastos, y, usted sabe, cuanto «mayores los gastos, mayor nuestro tanto por ciento.—Pero ya ve usted que yo estoy «contra de la enrielladura de un trozo de la línea por Quito, por ahora, pues creo firme-

«mente que el interés para nuestro ferrocarril
«en el tráfico no principiará sino cuando la
«línea llegue al Quinche».

Dejo constancia de lo anterior para poner de manifiesto la honradez con que procede el Ingeniero señor Ricardo Wulckow; y para que se note el contraste que hace esa opinión honrada e imparcial de un técnico, con la de otro empleado de la casa Koppel que dió al «Comercio» los datos para su artículo de Mayo 15 de 1919.

Sobre dicha publicación numérica de «El Comercio» creo de mi deber, primero, manifestarle a ese respetable Diario que cuando desee discutir un asunto de alta trascendencia patriótica para los *ecuatorianos*, no se valga de *extranjeros*, y mucho menos de *extranjeros* cuyo interés directo es aumentar indebidamente el costo de la obra, para aumentar su utilidad, que es cabalmente lo que deseamos y debemos tratar de evitar. Aquí tenemos Ingenieros nacionales competentes, que podrían haber sido consultados por «El Comercio». Allí están Navarro, Pérez, Alvarez, Dávila, Noroña, Flor, Aguirre, etc., quienes además de ser ingenieros competentes, son *ecuatorianos*, y, por lo tanto, su opinión sería imparcial y patriótica, pues ellos si han de desear que se ahorre hasta el último centavo en la ejecución de la obra.

Esto sentado, paso a contestar dicha exposición numérica.

Durmientes.—Principia la refutación:

«Lo natural es que la Junta no resuelva traer durmientes de la costa; acaso para el tiempo de la enrioladura, el ferrocarril al Curaray haya llegado a Baños o se encuentre la posibilidad de conseguir buena madera en los bosques cercanos a la línea (alrededor de Ohimbacalle, Oumbaya, Tumbaco, Ohiche, Puembo, etc.; sic) en este caso, el valor del durmiente será muy pequeño con relación al que pudiera encontrarse en San Lorenzo».

¿Qué los parece?

¿Por qué esperar «la posibilidad de que el ferrocarril al Curaray llegue a Baños y la otra posibilidad de que se encuentre buena madera en los bosques cercanos a la línea», cuando ya mismo vamos a tener el servicio de aeroplanos del señor Gallegos y del artista Grabieli que podrían traer durmientes de Santo Domingo y de la misma costa de Esmeraldas, a muy bajo precio? Las bromas deben contestarse con bromas.

El articulista también cae en cuenta de que el público le va a tomar el pelo, y continúa:

«Pero no hablemos de posibilidades y aceptemos el cálculo del señor Franco. Este señor calcula el costo del durmiente, en ochenta

«ta centavos al comenzarse la enrielladura desde el Pailón; Pero el Sr. Franco no tiene en cuenta que para enrielar la sección «Pailón Ibarra, se necesitan trescientos veinte mil durmientes. para conseguir los cuales «habrá que descuajar una gran parte de «montaña y alejar por tanto la explotación. «de la línea enriellada.»

Que el señor Franco “no ha tenido en cuenta que para enrielar la sección Pailón—Ibarra, se necesitarán 320 000 durmientes”. —Qué va a haber podido calcular ese problema el pobre señor Franco (si no es siquiera teutón)?

Figúrense ustedes: entran 1.600 durmientes en cada kilómetro de ferrocarril; como hay cerca de 200 kilómetros, con cambios, desvíos etc., entre el Pailón e Ibarra:¿ cuántos durmientes entrarán en el ferrocarril del Pailón a Ibarra? 1

Usted, señor Franco, conteste.—E señor Franco: «No sé señor porque ese es un problema demasiado profundo de ingeniería!»—Entonces usted niño, *ese niño rubio*, usted si debe saber esto porque su papacito si fué teutón: con los datos apuntados calcule usted cuántos durmientes se necesitarán para la línea del Pailón á Ibarra.

El niño rubio:—«Si hay cerca de 200 kilómetros de línea y entran 1.600 durmientes en cada kilómetro, multiplico 200 por 1.600

y encuentro que se necesitan 320.000 durmientes» Muy bien niño, síntese. El niño que sigue, etc.

No habrá que descuajar ninguna parte de la montaña, mi querido colega, para tender los rieles de Esmeraldas a Ibarra, pues soy de opinión de que se usen en este trecho durmientes de mangle de concha, que se encuentra en toda la costa alrededor de San Lorenzo, madera que para durmientes es mejor que el guayacán, y que sólo costarán el valor del trabajo y el transporte por agua hasta San Lorenzo.—Allí en esos manglares que se extienden hasta la frontera con Colombia, puede usted encontrar durmientes para todos los ferrocarriles de la República.—Usted no sabe ésto porque como su país tiene siglos de civilización, y como está en otra zona, no tiene los manglares y bosques vírgenes que nosotros tenemos aquí.

Para la sección de Ibarra a Quito tendremos además de los durmientes de esos mismos mangles, las maderas incorruptibles que existen en la montaña.—El señor Eugenio Schvingt dice a este respecto en su Informe, página 6: «Las maderas incorruptibles como el guayacán abundan y no es exagerar decir que servirán más que plenamente para la fabricación de durmientes para toda la «vía».

De manera que teniendo la madera en abundancia y haciendo trabajar nosotros mis-

mos los durmientes, no nos costarán ni los ochenta centavos, cada uno, del cálculo de mi primera exposición sino mucho menos.— En cambio, los 272.000 durmientes de guayacán para la línea de *Quito a Ibarra, enrielando por Quito*, traídos de Esmeraldas o de Tenguel por Guayaquil, pagando además los fletes del ferrocarril del Sur y puostos en el lugar del trabajo, esos sí que nos costarían más de S/. 3,56 cada uno (no nos costarían menos de S/. 4 cada uno) y sin embargo en mi Exposición hice mi comparación aceptando el precio imposible de S/. 3,56 cada uno.

Quedamos, pues, en que la corrección del *Herr* articulista de «El Comercio» no tiene lugar, y que la economía que calculé en mi Exposición página 6 que se efectuaría tan sólo en el costo de durmientes, de S/. 738.474 será mayor, si tomamos para los cálculos los verdaderos precios por una y otra vía, y si aumentamos el número de durmientes que se necesitarían para desvíos, cambios, etc. de Quito a Ibarra.

El *Herr* articulista triunfalmente pregunta:

«El señor Franco ha prescindido voluntariamente de todos estos detalles en sus cálculos o ha cometido simplemente un error?»

Ni lo uno ni lo otro, MEN HERR; como queda demostrado.

Sigue el HERR articulista:

«vamos ahora a otro punto importante, que

«es el de los rieles.—*Sehr gut—Mit dem grössten Vergnügen!*

]] «Para sus cálculos, el señor Franco se sirve de dos precios distintos en los rieles: «para enrielar desde Quito se sirve de las «cotizaciones recibidas en estos días, y para «enrielar desde el Pailón, de los precios en «que los rieles estuvieron antes de la guerra».

Natürlich, mein herr; ¿Verstehen Sie nicht spanisch?

Lea bien mi exposición,—mein herr, y verá usted el error en que se ha metido.

El objeto de mi Exposición era *impedir el absurdo de enrielar ahora mismo* (que como usted bien sabe se iba a hacerlo) *por Quito, ya sea un trozo de la línea, o todo el ferrocarril hasta Ibarra* y por lo tanto el cálculo para este caso debía hacerlo a los precios actuales.—Yo he pedido en la Junta siempre, y manifesté en mi Exposición, dos cosas:

1°.—Que en lugar de pensar en enrielar a los precios prohibitivos *actuales* (*por ningún lado*) esperemos que los precios de los materiales y los fletes se normalicen, tanto más cuanto que los pocos fondos con que contamos apenas nos alcanzan para seguir los trabajos de explanación de Quito a Ibarra *que no deben suspenderse jamás (entiéndase bien)* por razones, técnicas, económicas, financieras y *aún políticas* (como demostré en mi Exposición anterior).—Manifesté también, para dar mayor fuer°

za a mi argumento, que para terminar esa explanación y poder derivar el enorme beneficio de un tráfico de automóviles y camiones hay que gastar \$z. 2 394,700 en la explanación, en cuya suma están incluidos los fondos para el lastraje, que nos servirá después para el ferrocarril.

2°.— Que una vez normalizados los precios (tégase en cuenta que esto sucederá mucho antes de que se terminen los trabajos de infraestructura entre Quito e Ibarra, así que estos trabajos no se interrumpirán sino con su terminación, y no estarán jamás *botados*, como antojadizamente se desea hacerme decir), entonces, que se principie inmediatamente la enrieldadura por la costa de Esmeraldas. — De manera que se haga la enrieldadura de Esmeraldas a Ibarra simultáneamente con la continuación de los trabajos de explanación de Quito a Ibarra.

Concretando: En mi Exposición digo muy claro (véanse páginas 9 y 10.)

«Costo comparativo de la vía»

ENRIELANDO DE QUITO A IBARRA Y A LOS
PRECIOS ACTUALES, COMO SE DESEA

$$20.900 \times 167 = \$z. 3.490,300$$

Enrieldando de Ibarra a Quito,
ESPERANDO LA NORMALIDAD de

*precios y trayendo los materiales
por el ferrocarril Esmeraldas*

—Ibarra $8.900 \times 167 = \ll 1.486,300$

Economía S₂. 2.004.000

Se trataba pues, *primero, de probar lo inadmisibile de enrielar en el momento actual.* —Esto ya está conseguido pues todo: estamos *ahora* de acuerdo en que hay que esperar la normalidad de los precios antes de pensar en comprar rieles.

MEIN HERR dice después: «En la Memoria «Descriptiva se calcula el precio de la tonelada de durmientes (?) en S₂. 80 lo que «daría, etc». —No hemos sabido que se compren durmientes por toneladas. —La tonelada de rieles ha de querer decir.

Sigue el HERR articulista:

«Enrieldura desde Quito, por kilómetro «sin guarda rieles, cálculo de la Memoria «Descriptiva = S₂. 15 000.»

Este cálculo es sobre la base del costo de S₂. 3,56 por cada durmiente. —Ahora, como el costo de cada durmiente puesto en el lugar del trabajo no será menor de S₂. 4 00, cada uno, hay que agregar 1.600 \times 0 44 = S₂. 704 00 al costo del kilómetro y costará el kilómetro

de vía = S/. 15.704 enrielando por Quito al precio de S/. 80 la tonelada de rieles puestos en Durán.—, y no S/. 15.000

El HERR articulista sigue su cálculo:

«Enrieldura desde Ibarra, transportando los materiales por la vía Pailón—Ibarra:»

«Rieles puestos en San Lorenzo, al mismo precio de S/. 80 por kilómetro = S/. 4.816»

Usted si que «no ha tenido en cuenta», MEIN HERR articulista, que si los rieles cuestan puestos en Durán S/. 80, puestos en el Pailón costarán, por lo menos, S/. 5.— menos por tonelada; pues no tendrán que pagar los fletes desde el Pailón a Guayaquil; por lo tanto, permíteme la corrección; los rieles puestos en San Lorenzo, por kilómetro, costarán S/. 4.515,00 y no S/. 4.816, como usted dice.

Acepto ahora su cálculo de fletes desde San Lorenzo al lugar del trabajo de S/. 428.— por kilómetro para los rieles = S/. 428.00 y acepto también su estimativo de fletes por cada kilómetro para los durmientes desde San Lorenzo al lugar del trabajo = S/. 470.00

S/. 898.00

Usted creyendo poner una pica en Flan.

des dice que «yo no he tomado en cuenta «los fletes de los durmientes y de los rieles «desde San Lorenzo al lugar del trabajo, con «carga y descarga, de los mismos etc.» y con cálculos demuestra lo que apunto arriba. es decir, que esos gastos usted los estima en \$l. 898.—para cada kilómetro de durmientes y de rieles. *Muchísimas* gracias, MEIN HERR.

Yo para no cansar al público simplemente dije que estimaba ese gasto en \$l. **1 000**

(Véase mi exposición página 9) para pecar por exceso, en contra mía, y hacer una cifra redonda.

Pero con gusto acepto su cifra estimativa de \$l. 898,—en lugar de la mía de \$l. 1.000. «para los fletes de un kilómetro de rieles y de un kilómetro de durmientes, con carga y descarga, etc. . . .»

Con su permiso, *mein herr*, este será el cálculo del kilómetro de vía de Ibarra a Quito, enrielando por Ibarra, trayendo los materiales por el ferrocarril Esmeraldas—Ibarra:

Rieles puestos en San Lorenzo a \$l 75 la tonelada=	\$l. 80	
puestos en Durán		\$l. 4.515,00
Fletes de estos rieles desde San Lorenzo hasta el lugar del trabajo, con carga, descarga, &c.	>	428,00
1.600 durmientes a ochenta centavos cada uno	>	1.280,00
		<hr/>
Pasan	\$l.	6.223,00

Vienen S/. 6.223,00

Fletes de estos durmientes desde San Lorenzo hasta el lugar del trabajo, etc. (Fíjense que este cálculo de *meín herr* que acepto es exagerado, pues los durmientes para la sección Ibarra — Quito vendrán de la montaña, es decir de medio camino entre San Lorenzo e Ibarra » 470,00

 Lastre » 910,00

 Colocación » 270,00

 Primer levante y primer alineamiento » 200,00

 Segundo levante y segundo alineamiento » 250,00

 Conservación de la vía hasta la apertura del tráfico » 100,00

 Imprevistos y para igualar » 77,00

Total S/. 8.500,00

Cuando los rieles estén, pues, a S/. 80 la tonelada puestos en Durán, mi queridísimo *herr* articulista, el kilómetro de vía onrielandando por Ibarra y trayendo los materiales por el ferrocarril Esmeraldas — Ibarra, costará S/. 8.500,00 y no S/. 9.912,00, como usted quiso probar.

Entonces tendremos:

COMPARACIÓN AL PRECIO DE S/. 80 LA
TONELADA DE RIELES PUESTOS EN DURÁN:

Costo del kilómetro de vía
enrielando por Quito S/. 15.700,00

Costo del kilómetro de vía
enrielando por Ibarra, trayendo
los materiales por el ferrocarril
Esmeraldas—Ibarra, como lo
recomendamos > 8.500,00

Economía que se efectuará
por kilómetro de vía S/. 7.200,00

S/. 7.200,00 se economizan
en cada kilómetro y en 167 ki-
lómetros de Ibarra a Quito
= 7.200 × 167 = S/. 1'202,400

S/. 1'202.400 y no **S/. 849.696**
como quiso demostrarlo el *herr* articulista;
tan sólo en el costo de la enrieldura, sin con-
tar gastos de administración, utilidad de los
constructores, intereses del capital, pérdida
en los gastos de explotación, etc.

Quedan, pues, completamente desvanecidos
los cargos del famoso HERR articulista de «El
Comercio» de Mayo 15 de 1919.

*Ich glaube, dass Sie mit den obliquen Zei-
len genug haben.*

Otro factor importantísimo que hay que tomar en cuenta enrielando por Esmeraldas es que el combustible (la leña), sobre todo para la construcción, no nos costará sino la mano de obra y el transporte, es decir muy poco, porque tenemos bosques inmensos del Estado que podemos explotar.

Ahora sí, mis queridos compatriotas todos, y en especial los habitantes de las provincias del Orebí, Embabura, Pichincha y Esmeraldas: unámonos y con un solo esfuerzo hagamos la grandiosa obra del ferrocarril de *Esmeraldas a Quito!!* Debemos realizar esta enorme obra de progreso nacional, y podemos hacerlo si nos unimos todos, sinceramente, y procedemos con verdadero desinterés y con verdadero patriotismo.

He aquí la idea del mones autorizado de vuestros compatriotas.

Para terminar la línea de Esmeraldas a Quito incluyendo la formación del Puerto, material rodante, estaciones, etc., se calcula nos faltan alrededor de \$**21.000,000**

Necesitaríamos, pues, omitir un empréstito de alrededor de \$**25 000.000** en total, máximo, que ganen el 6 por ciento de interés y el 1 por ciento de amortización, y que tengan como garantía las rentas asignadas para la obra y los rendimientos del ferrocarril, con una 1.^a hipotecadel mismo ferrocarril.

Pero como no se necesitará al principio sino una parte del dinero se podría emitir unos S/. 20'000.000 que al 6 por ciento de interés anual y el 1 por ciento de amortización, necesitaría S/. 1'400.000 anuales para hacer el servicio. El saldo de S/. 5'000.000 sería emitido después y su servicio se haría con los productos del mismo ferrocarril ya construido.

Necesitamos, pues, que en el próximo Congreso se asignen para la obra S/. 1'400.000 de renta anual, y entonces será una bella realidad el ferrocarril de *Esmeraldas a Quito* que se realizará en 5 o 6 años máximum.

Fijémonos, queridos compatriotas, que no pedimos mucho; pues, si se logra organizar bien el ramo de aguadientes, los doce centavos que tenemos asignados de esa renta, más el 10 por ciento de Municipalidades pagados religiosamente, más los tres por mil de contribución general, con buenos catastros que deben levantarse inmediatamente, sí podrían sumarnos un millón de sucres, fácilmente, así que con un pequeñísimo esfuerzo de todos podremos completar el S/. 1'400.000 anuales que necesitamos.

Esto no es una ilusión sino una verdadera realidad.

Aprovechemos de la buena voluntad manifestada por el Excmo. Sr. Presidente de la

República y por los candidatos para el próximo período constitucional, para que ellos nos ayuden en el próximo Congreso a completar el \$1 1.400.000 que necesitamos, pues una vez terminada la primera parte del ferrocarril, sus rendimientos en la explotación darán la suma que garantiza la terminación de la obra.

(f.) **E. Franco,**
Ingeniero Civil.



