

P. JARAMILLO ALVARADO

FERROCARRILES AL ORIENTE

De Ambato al Curaray

De Machala a Cuenca

De Puerto Bolívar por

:: Loja al Marañón ::



QUITO.—ECUADOR

IMPRESA Y ENCUADERNACIÓN
DE LA "EDITORIAL QUITO"

1922

FERROCARRILES AL ORIENTE

PALABRAS PREVIAS

E-98
JARA

ESTE libro "*Ferrocarriles al Oriente*" que contiene los antecedentes históricos y técnicos de los ferrocarriles que el Ecuador ha proyectado construir de Ambato al Curaray, de Machala por el Jubones a Cuenca, y de Puerto Bolívar por Loja al Maraón, representa la *Primera Parte* de mi libro "*LAS PROVINCIAS ORIENTALES DEL ECUADOR*", en el que estudio las siguientes cuestiones :

- I.—Ferrocarriles al Oriente.
- II.—Caminos al Oriente.
- III.—Cartografía, hidrografía y orografía de Oriente.
- VI —Historia de la Administración de Oriente.
- V.—La región del Zamora y sus riquezas.
- VI.—¿Cómo se ha defendido el Oriente!
- VII.—Los conquistadores y los reivindicadores.
- VIII.—Exploraciones científicas y viajes.

HE preferido realizar la edición por mi propia cuenta, y en mi carácter de ciudadano ecuatoriano, para mantener mi libertad sin ninguna traba oficial que pudiera limitar la exposición de la verdad.

Y para que el público ilustrado que se interesa por este género de estudios pueda oponer todos los reparos, publicaré cada parte separadamente, a fin de recoger todas las observaciones y objeciones, estudiarlas con atención e incorporarlas en la edición definitiva de este libro. Se trata del problema que afecta al honor nacional, y todo escrúpulo puesto en el estudio jamás será suficiente.

LAS llamadas que se intercalan en esta publicación referentes a algunos documentos que anexo, se publican al final del libro en prensa "*Caminos al Oriente*", porque afectan por igual a los ferrocarriles y caminos.

Esta *primera parte* de mi estudio comprende la serie de veinte artículos que en marzo y abril de este año publiqué en "El Comercio" de esta ciudad.

PIDE benevolencia para este ensayo,

El Autor.

FERROCARRILES AL ORIENTE

I

Proyectos ecuatorianos y peruanos acerca de la construcción de ferrocarriles al Oriente. — La concesión "Dunsmuir" del Perú, y las fracasadas concesiones ecuatorianas. — Estado actual de la cuestión.

En 1910 inicié la campaña por la prensa, en favor del proyecto de ferrocarril transamazónico, o sea, el ferrocarril Puerto Bolívar—Loja—Zamora—Marañón, con una serie de artículos que constituían el desarrollo de la tesis demostrativa de las excelencias de la ruta austral para ocupar el Oriente, y esta campaña, fue vigorizada por el prestigio de la contribución en defensa del solar patrio, por los señores doctores Vicente Paz y Agustín Cueva. Antes de 1910 se mantuvo en el olvido la ruta austral o se habló vagamente de un ramal de ferrocarril a Loja, en la hipótesis de poder desarrollar el que se proyectaba por la hoya del Jubones. La

propaganda activa, la actitud franca y enérgica del doctor Agustín Cueva en distintos Congresos, que tuvo la honra de secundar como diputado; y luego, de despertada la opinión, los reclamos, de las provincias meridionales concluyeron por obtener en la conciencia nacional, el sitio que en los grandes problemas merecía el estudio del Ferrocarril por Loja al Marañón. (1)

Después, en forma de leyes, de contratos, de estudios, ha ido cristalizándose el ideal, pero sin alcanzar una forma definitivamente práctica en el terreno de los hechos. Los grandes intereses nacionales de la frontera austral, ligados íntimamente con la hoya amazónica, constituyen ya un imperativo categórico, indiscutible, pero la fórmula para resolver con éxito esos intereses, reclaman aún serias investigaciones y porfiada lucha, para evitar que los intereses regionales predominen sobre los intereses esenciales de la nacionalidad ecuatoriana.

Pero como la discusión de estos intereses está ligada con la que se mantiene en el Perú, puesto que el ferrocarril Puerlo Bolívar—Loja—Zamora—Marañón, es la línea que se equipara con ventaja a los proyectos ferroviarios peruanos, todo contrato, todo cambio de frente en el Perú para avanzar en el Oriente, obliga al

(1) Véase el anexo No 2°.

patriotismo ecuatoriano a un detenido análisis, a guisa de información; si es que el estudio no significa por su propia eficacia, el reclamo del cumplimiento de leyes que garantizan en lo posible la defensa nacional.

Y el Perú acaba de otorgar a Mr. Robert William Dunsmuir, valiosísimas concesiones para la construcción de una red de ferrocarriles, tres de los cuales se refieren a la hoya amazónica. Los diarios de esta ciudad han reproducido el memorandum que acerca de este contrato publica "The West Coast Leader", periódico que se publica en Lima. La edición inglesa referida está fechada el 1º de Febrero de 1922.

Conozcamos en síntesis, el contrato, para ocuparnos de las proyecciones que tiene, en cuanto afecta el orden internacional. Y puede ser que también encontremos saludables advertencias en lo que toca a la manera cómo se ha financiado el negocio. Las deducciones nos llevarán a variadas investigaciones y recuerdos relacionados con la comparación de los proyectos ecuatorianos y los proyectos peruanos sobre ferrocarriles al Oriente, estudiando los contratos, las leyes, los fracasos y el estado actual de la cuestión en los dos países.

El gobierno del Perú concede a Mr. William Dunsmuir, el monopolio del tabaco en la República por 33 años, con la úni-

ca excepción de que la actual Compañía obrará, independientemente, y no venderá dicho tabaco, sea en rama o fabricado, a más altos precios que los actuales: se hará tan sólo una excepción cuando la Compañía ofrezca tabaco de superior calidad, en cuyo caso el precio será aprobado previamente por el Gobierno peruano.

La Compañía que actualmente posee el monopolio tabaquero en el Perú pagó al Gobierno durante los últimos cuatro años por concepto de rentas ferroviarias las siguientes cantidades:

En 1917	libras peruanas.....	167. 310
En 1918	libras peruanas.....	193. 798
En 1919	libras peruanas.....	302. 700
En 1920	libras peruanas.....	445. 773

El nuevo concesionario del monopolio de tabaco tiene la seguridad de que sacará mayor rendimiento, pues que según el balance oficial de 1920, la entrada bruta del monopolio ascendió a Lp. 885. 527, de las que el Gobierno recibió tan sólo Lp. 445 773, como contribución ferrocarrilera.

“La partida que por servicio de intereses de una deuda flotante de Lp. 1.245.000 y otros gastos que, desaparecerán automáticamente durante la nueva administración, darán un sobrante disponible de más 200.000 libras peruanas por año,—dice *The West Coast Leader* de Lima—arrojando un total de entrada neta anual de más de 600.000 libras, suma que se aplicará al pago de intereses, por el empréstito.

de las sumas presupuestadas para las construcciones ferroviarias "en referencia"

Los ferrocarriles por construir y los trozos de vías férreas que el concesionario se obliga a ejecutar son las siguientes:

1º LINEA DE PISCO AL CUZCO, longitud 780, construido 60, localizado 20, por construir 700 kilómetros, costo aproximado 3.000.000 libras peruanas.

2º LINEA DE CHIMBOTE AL UCAYALI; longitud 660, construido 67, localizado 80, por construir 573 kilómetros; costo aproximado 2.500.000 libras peruanas.

3º LINEA DE LIMA A PISCO, longitud 216, construido, 30, por construir 186; costo aproximado 558.000 libras peruanas.

4º LINEA DE CHUQUICASA A CAJAMARCA, longitud 200, localizado 22, por construir 178; costo aproximado 800 mil libras peruanas.

5º LINEA DE HUACHO A CHIMBOTE longitud 260; costo aproximado 780 mil libras peruanas.

6º LINEA DE CHIMBOTE A ETEN longitud 231 kilómetros por construir.

7º LINEA DE ETEN A PUERTO LIMON, RIO MARAÑON, 600 kilómetros, por construir.

8º LINEA DE PUERTO LIMON A YURIMAGUAS, RIO HUALLAGA, 200 kilómetros por construir.

De estos ocho ferrocarriles cinco de los primeros constituirán el grupo del Sur; y los otros tres, formarán el sistema PACI-

FICO—MARañON cuyo costo aproximado es de 40.000 libras peruanas.

“Concretando los términos generales de tal concesión, se ve que mediante el pago de 135.000 libras, y el depósito en la Tesorería de Hacienda del Perú, de la suma de 10.000 libras peruanas que se ha verificado ya, el gobierno entregará al concesionario 270 kilómetros de líneas, parte en explotación y parte en construcción, avaluada en la cantidad de 1.729.000 libras peruanas, más el monopolio del tabaco para la República, por un período de 33 años libre de todo gravámen; el derecho exclusivo durante 33 años, para construir las obras portuarias é hidráulicas de toda clase en los puntos terminales tanto de la costa del Pacífico como de LA HOYA AMAZONICA oriental peruana, región en la que el concesionario tiene sobre aquellos territorios un derecho sobre las extensiones que no estén concedidas hasta la fecha”.

“Se considera esas concesiones como las más importantes que jamás haya concedido ningún gobierno en el mundo, agrega el periódico limeño citado, y comprenden dos grupos bien distintos; EL DE CONCESIONES FERROVIARIAS, que comprende también la entrega de una extensión de más de 50 millones de acres de tierras dadas en propiedad, a perpetuidad, con derecho exclusivo de los yacimientos de petróleo, carbón y otros minerales que se encontraren en esta área por un térmi-

no de 33 años: y, la EXENCION DURANTE ESTE MISMO PERIODO, DE TODO GRAVAMEN, incluyendo derechos de importación y exportación, contribución territorial, registro, etc. etc". (1)

Estas noticias del "The West Coast Leader de Lima" las confirma el siguiente cablegrama que publica EL COMERCIO de esta ciudad en su edición de ayer—14 de marzo—y que dice:

"Lima, marzo 13.—Negóciase actualmente un vasto plan ferroviario, con un Sindicato de firmas inglesas representado por Mr. William Dunsmuir, quien se compromete a dar al Gobierno 1.325.000 £. esterlinas por la concesión de 50.000.000, de acres de terreno, con derecho a explotar la superficie a perpetuidad, y los yacimientos de petróleo que encontrase, durante 33 años: y explotar, por igual período las plantaciones de tabaco, lo que se propone hacer, con exención del pago de toda clase de impuestos fiscales, en ambos casos. Como garantía de la concesión y mientras ésta se tramita, el Sindicato depositará en la Tesorería Nacional 10.000 libras esterlinas".

El señor Robert Dunsmuir propietario de estas concesiones es hijo del señor James Dunsmuir, ex-premier Ministro y Gobernador de British Columbia (Canadá), propietario de grandes minas de carbón y ferrocarriles en el Canadá, y uno de los actuales

(1) Véase el anexo No 1º.

directores de la Compañía "Canadian Pacific Railway".

Por lo que toca al plazo fijado para la construcción de los ferrocarriles peruanos de penetración al Oriente: "El concesionario se obliga a emprender la construcción dentro del período de SEIS AÑOS de un ferrocarril que, partiendo del Pacifico, llegue al Puerto de Yurimaguas, sobre el río Huallaga, y también conectará las líneas peruanas existentes, mediante 2.106 kilómetros de vía, que deberán ser concluidas en EN EL TERMINO DE DOCE AÑOS".

A fin de poder apreciar en toda su magnitud la concesión peruana, y para tener un punto de comparación, es preciso recordar, con esta oportunidad, las concesiones o proyectos de concesiones ecuatorianas, que más han preocupado la atención nacional: el contrato Martínez Aguirre-Moncayo; el contrato Charnacé; las concesiones a M. Julián Fabre y las concesiones al Sindicato Chileno. El contrato con los señores Moore y Fox para la construcción del ferrocarril al Curaray, motivará también el análisis de esa obra; y, el conjunto de estas cuestiones, darán la visión de lo que significa el contrato peruano.



II

Antecedentes históricos de la ruta de Baños.—El gran proyecto del General Proaño.—Una polémica interesante.—Don Luis Martínez secunda la obra de Proaño.—La iniciación del ferrocarril al Curaray.

Para mayor claridad en esta rápida ojeada de la cuestión ferroviaria de Oriente, estudiemos por partes los contratos, concesiones y leyes que afectan a las obras, agrupando éstas en dos secciones: el ferrocarril al Curaray, y el Transamazónico.

Creo indispensable la exposición de algunos antecedentes históricos del proyectado ferrocarril por Baños al Oriente, ya cuando se preconizó la conveniencia de fijar por punto terminal el Río Morona, según la inspiración del General Víctor Proaño en 1861, ya cuando se desempolvó este ideal en 1904 por don Luis Martínez y el Padre Vacas Galindo, quienes auspiciaron la conveniencia de que el mencionado ferrocarril por Baños terminara en el Río Curaray. Creo por mi parte, que ni en el Morona ni en el Curaray debe tener su estación terminal el ferrocarril proyectado, sino en el Río CONAMBO, origen principal del Río Tigre, y que es permanentemente navegable. Oportunamente demostraré esta cuestión.

Pero lo que sí no debe aplazarse más tiempo, es la restauración del crédito, y de

lo que he llamado *la inspiración genial* del General Proaño quien trazó, el primero, la gran ruta interoceánica, por medio de un ferrocarril que, partiendo del Guayas recorra el callejón interandino, y luego se dirija por Baños al Oriente y termine en el Morona navegable. Son muchos los documentos que existen acerca de esta importante tésis, ya comprobando la excelencia de la "Vía Proaño", ya reclamando, el susodicho General, el título de "Descubridor del Morona". Sin embargo de que no tiene importancia, en mi concepto, el debate acerca de si Proaño fue o no "Descubridor" quiero anotar lo siguiente. En la carta geográfica de don Pedro Vicente Maldonado, publicada en 1750, se encuentra la siguiente nota: "El curso del Río Morona desde Macas para abajo y del río St. Yago (Santiago) son sacados de un mapa particular manuscrito del Padre Juan Magnin, jesuita, misionero que fue en Maynas". Y como el viaje del General Proaño se efectuó en 1861, parece que ciento once años antes el Morona ya fue descubierto e incorporado a los estudios geográficos. Esto, desde luego, no amengua el mérito de Proaño, quien pudo haber desconocido estos antecedentes. Su gloria, que la tiene, consiste en la exploración que realizó, **DESCUBRIENDO LA "VIA PROAÑO"**, y corrigiendo el error geográfico consistente en afirmar que el río Upano era el origen del Morona, siendo así que el Upano es el

origen del Santiago, y el Morona tiene su origen en el Macuma y el Miasal; es decir, que el Upano y el Morona son dos ríos perfectamente diferentes, diferencia que Wolf no quiso aceptar, infundadamente, conservando el antiguo error en su carta geográfica. Estos dos hechos son suficientes para perpetuar el nombre del General Proaño.

Y sin embargo, en toda la literatura orientalista (!pues, que ya es un género literario!!!) se prescinde de Proaño de una manera absoluta, singularmente al tratarse del llamado ferrocarril al Curaray, que no significa, en definitiva, otra cosa, que una variante de la "Via Proaño".

Cuando en 1874, refuta el General Víctor Proaño, al Dr. Nicolás Martínez, algunos conceptos despectivos que emitiera en contra de su persona y su obra, Proaño, escribe: *"Mucho se ha hablado, dice Ud. [el doctor Martínez]—desde 1867 de la vía Morona, cuyo descubrimiento se apropia el General don Víctor Proaño, dándola como la más práctica para unir el Pacífico con el Atlántico"*.—"Es desde 1861, señor cronologista, desde cuando se viene hablando de esta vía, replica Proaño, porque entonces fue descubierta; y se demostró que ella es la más adecuada para comunicar (no para unir señor literato) los dos Océanos, por medio de la navegación del Amazonas, de su mejor afluente el Morona y un camino que, partiendo del último puerto de éste, termine en cualquier punto de

nuestra costa".

Y para comprobar que no se apropió de un descubrimiento ajeno, acumula el General Proaño el testimonio de los vecinos de Santa Cruz del Marañón, del Prefecto de Loreto, del obispo de Chachapoyas, de la Sociedad de Patriotas del Amazonas, del Ministro de Obras Públicas del Perú, y concluye con la exposición de las resoluciones legislativas del Ecuador, que reconocieron la importancia de la Vía Proaño, y le concedieron privilegios para que la lleve a cabo.

"Al oír semejante cosa, continúa Ud. [el Dr. Martínez], creerán algunos que el Morona tiene su curso tan cercano a las costas del Pacífico, que sea fácil ponerlo en comunicación inmediata. Mas esto es un error, pues según el mismo señor Proaño, sería preciso trabajar un ferrocarril desde nuestras costas hasta la provincia del Chimborazo, y luego prolongarlo hacia el Oriente, atravesar la elevada y agria cordillera que separa a Macas, e ir a buscar el Morona en el puesto que sea navegable".— Naturalmente, doctor, desde que la "Vía Proaño" se compone de una arteria fluvial y otra terrestre, **HAY QUE CONSTRUIR EN ESTA UNA LINEA FERREA** desde nuestra costa [no costas, señor geógrafo: el Ecuador no la tiene más que en el Pacífico] (1) hasta el punto en que el Moro-

(1) Estos paréntesis se encuentran en el opúsculo del General Proaño, titulado "Carta en defensa de la ciencia".—Quito 1884.

na principie a ser navegable a vapor, corte o no la línea por la provincia del Chimborazo o cualquiera otra; pero no tomando la dirección *circunfleja* que tan obtusa y arbitrariamente le dá Ud.; ni menos atravesando *la elevada y agria cordillera que separa a Macas*, cuando otras depresiones *bajas y dulces*, como las de Pungalá, Quimiác, Penipe, Baños, etc., conducen recta o cuando más oblicuamente a las cabeceras del Morona, y entre las cuales, cuando llegué el caso, la empresa y no Ud. eligirá la más racional y adecuada. Así, pues, el *error* que Ud. tan orondo me atribuye nace tan sólo de que no ha nacido Ud. para ingeniero.....”

“El Achual, continúa el General Proaño, es uno de los tributarios del Pastaza que entra por su derecha, casi frente a Canelos en el Bobonaza. De este punto [yendo por tierra y hacia el Este] a la confluencia del Macuma con el Sucre o Cosulime [desde donde este principal componente del Morona es navegable a vapor] sólo hay 19 millas, y a Baños [viniendo al Oeste] pueblo interandino y equidistante del Golfo de Guayaquil y de la Bahía de Caraquez hay 54 millas. La distancia de Baños a Guayaquil por Yaguachi es de 126 millas y a Caraquez, por Chone, de 163. De manera que el menor trayecto que tendrá que recorrer una locomotora para comunicar el Pacífico con el Morona, POR LA DEPRESION DE BAÑOS, es de

207 millas: no se necesita por tanto, como usted afirma, *un ferrocarril mas extenso que el famoso que une los dos océanos partiendo de San Francisco a Nueva York*; ni como el formidable de La Oroya que le cuesta al Perú más de cuarenta millones de soles, ni una carretera amasada con la sangre y el sudor de las clases más desvalidas, y tan cara como la incompleta que tenemos a costa de quince años de sacrilega y sistemática tiranía, cuyos trascendentales males tienen que seguir aflijendo al Ecuador”.

“Pero hay más: **AL CONCLUIRSE LA LINEA FERREA DE YAGUACHI A QUITO, UNA QUE PARTIERA DE LAS CABECERAS DEL MORONA A LOS VALLES INTERANDINOS, SE RAMIFICARIA CON AQUELLA EN EL ESPACIO DE 80 A 90 MILLAS CUANDO MUCHO.** Y en este caso, y aún cuando tenga que extenderse hasta la costa; **EL FERROCARRIL DE ORIENTE** no será el más corto y hacedero de los que pueden construirse para comunicar las tres zonas, en que la naturaleza ha dividido el Ecuador, con el Pacífico y el Atlántico?”

Con estas declaraciones categóricas, con la publicación del itinerario del General Proaño que hice en octubre de 1921, y con el plano o demostración gráfica de la “Vía Proaño” que exhumé del Archivo de Obras Públicas, ya puede afirmarse definitiva-

mente a quien corresponde la iniciativa del ferrocarril al Oriente por la ruta de Baños.

Sepamos ahora qué se ha hecho por la realización de ésta obra desde la época del General Proaño hasta la presente.

Fué enorme la labor que realizó el General Proaño para interesar a los poderes públicos por su descubrimiento, y para que tenga eficacia en la práctica su proyecto de ferrocarril al Oriente, según se comprende por sus reclamos y protestas ante varias legislaturas, por los folletos y correspondencia con los Presidentes Veintimilla y Flores, que ha publicado. Parece que, para Proaño el ferrocarril al Oriente constituyó la obsesión de su vida, pero todo empeño se estrelló ante la indiferencia de los gobiernos.

Hasta 1903, en que don Luis Martínez inicia una nueva campaña, en defensa del camino de Canelos, frente a las sugerencias de don Alejandro E. Sandoval, que abogó por la línea Latacunga - Napo, queda un gran paréntesis, un gran silencio, interrumpido alguna vez por los reclamos de los Gobernadores del Tungurahua, en favor del camino de Baños.

Y comienza la campaña de 1904, con las conferencias de los señores Luis Martínez y Fray Vacas Galindo, que sostienen la urgencia de construir el ferrocarril al Oriente, refutando vigorosamente las objeciones que veinte años antes opuso a esta obra el

nuestra costa".

Y para comprobar que no se apropió de un descubrimiento ajeno, acumula el General Proaño el testimonio de los vecinos de Santa Cruz del Marañón, del Prefecto de Loreto, del obispo de Chachapoyas, de la Sociedad de Patriotas del Amazonas, del Ministro de Obras Públicas del Perú, y concluye con la exposición de las resoluciones legislativas del Ecuador, que reconocieron la importancia de la Vía Proaño, y le concedieron privilegios para que la lleve a cabo.

"Al oír semejante cosa, continúa Ud. [el Dr. Martínez], creerán algunos que el Morón tiene su curso tan cercano a las costas del Pacífico, que sea fácil ponerlo en comunicación inmediata. Mas esto es un error, pues según el mismo señor Proaño, sería preciso trabajar un ferrocarril desde nuestras costas hasta la provincia del Chimborazo, y luego prolongarlo hacia el Oriente, atravesar la elevada y agria cordillera que separa a Macas, e ir a buscar el Morón en el punto que sea navegable".— Naturalmente, doctor, desde que la "Vía Proaño" se compone de una arteria fluvial y otra terrestre, **HAY QUE CONSTRUIR EN ESTA UNA LINEA FERREA** desde nuestra costa [no costas, señor geógrafo: el Ecuador no la tiene más que en el Pacífico] (1) hasta el punto en que el Moro-

(1) Estos paréntesis se encuentran en el opúsculo del General Proaño, titulado "Carta en defensa de la ciencia".—Quito 1884.

na principie a ser navegable a vapor, corte o no la línea por la provincia del Chimborazo o cualquiera otra; pero no tomando la dirección *circunfleja* que tan obtusa y arbitrariamente le dá Ud.; ni menos atravesando *la elevada y agria cordillera que separa a Macas*, cuando otras depresiones *bajas y dulces*, como las de Pungalá, Quimiac, Penipe, Baños, etc., conducen recta o cuando más oblicuamente a las cabeceras del Morona, y entre las cuales, cuando llegue el caso, la empresa y no Ud. eligirá la más racional y adecuada. Así, pues, el *error* que Ud. tan orondo me atribuye nace tan sólo de que no ha nacido Ud. para ingeniero.....”

“El Achual, continúa el General Proaño, es uno de los tributarios del Pastaza que entra por su derecha, casi frente a Canelos en el Bobouaza. De este punto [yendo por tierra y hacia el Este] a la confluencia del Macuma con el Sucre o Cosulime [desde donde este principal componente del Morona es navegable a vapor] sólo hay 19 millas, y a Baños [viniendo al Oeste] pueblo interandino y equidistante del Golfo de Guayaquil y de la Bahía de Caraquez hay 54 millas. La distancia de Baños a Guayaquil por Yaguachi es de 126 millas y a Caraquez, por Chone, de 163. De manera que el menor trayecto que tendrá que recorrer una locomotora para comunicar el Pacífico con el Morona, POR LA DEPRESION DE BAÑOS, es de

207 millas: no se necesita por tanto, como usted afirma, *un ferrocarril mas extenso que el famoso que une los dos océanos partiendo de San Francisco a Nueva York*; ni como el formidable de La Oroya que le cuesta al Perú más de cuarenta millones de soles, ni una carretera amasada con la sangre y el sudor de las clases más desvalidas, y tan cara como la incompleta que tenemos a costa de quince años de sacrílega y sistemática tiranía, cuyos trascendentales males tienen que seguir aflijendo al Ecuador”.

“Pero hay más: **AL CONCLUIRSE LA LINEA FERREA DE YAGUACHI A QUITO, UNA QUE PARTIERA DE LAS CABECERAS DEL MORONA A LOS VALLES INTERANDINOS, SE RAMIFICARIA CON AQUELLA EN EL ESPACIO DE 80 A 90 MILLAS CUANDO MUCHO.** Y en este caso, y aún cuando tenga que extenderse hasta la costa; **EL FERROCARRIL DE ORIENTE** no será el más corto y hacedero de los que pueden construirse para comunicar las tres zonas, en que la naturaleza ha dividido el Ecuador, con el Pacífico y el Atlántico?”

Con estas declaraciones categóricas, con la publicación del itinerario del General Proaño que hice en octubre de 1921, y con el plano o demostración gráfica de la “Vía Proaño” que exhumé del Archivo de Obras Públicas, ya puede afirmarse definitiva-

mente a quien corresponde la iniciativa del ferrocarril al Oriente por la ruta de Baños.

Sepamos ahora qué se ha hecho por la realización de ésta obra desde la época del General Proaño hasta la presente.

Fué enorme la labor que realizó el General Proaño para interesar a los poderes públicos por su descubrimiento, y para que tenga eficacia en la práctica su proyecto de ferrocarril al Oriente, según se comprende por sus reclamos y protestas ante varias legislaturas, por los folletos y correspondencia con los Presidentes Veintimilla y Flores, que ha publicado. Parece que, para Proaño el ferrocarril al Oriente constituyó la obsesión de su vida, pero todo empeño se estrelló ante la indiferencia de los gobiernos.

Hasta 1903, en que don Luis Martínez inicia una nueva campaña, en defensa del camino de Canelos, frente a las sugerencias de don Alejandro E. Sandoval, que abogó por la línea Latacunga - Napo, queda un gran paréntesis, un gran silencio, interrumpido alguna vez por los reclamos de los Gobernadores del Tungurahua, en favor del camino de Baños,

Y comienza la campaña de 1904, con las conferencias de los señores Luis Martínez y Fray Vacas Galindo, que sostienen la urgencia de construir el ferrocarril al Oriente, refutando vigorosamente las objeciones que veinte años antes opuso a esta obra el

207 millas: no se necesita por tanto, como usted afirma, *un ferrocarril mas extenso que el famoso que une los dos océanos partiendo de San Francisco a Nueva York*; ni como el formidable de La Oroya que le cuesta al Perú más de cuarenta millones de soles, ni una carretera amasada con la sangre y el sudor de las clases más desvalidas, y tan cara como la incompleta que tenemos a costa de quince años de sacrilega y sistemática tiranía, cuyos trascendentales males tienen que seguir aflijendo al Ecuador”.

“Pero hay más: **AL CONCLUIRSE LA LINEA FERREA DE YAGUACHI A QUITO, UNA QUE PARTIERA DE LAS CABECERAS DEL MORONA A LOS VALLES INTERANDINOS, SE RAMIFICARIA CON AQUELLA EN EL ESPACIO DE 80 A 90 MILLAS CUANDO MUCHO. Y en este caso, y aún cuando tenga que extenderse hasta la costa; EL FERROCARRIL DE ORIENTE** no será el más corto y hacedero de los que pueden construirse para comunicar las tres zonas, en que la naturaleza ha dividido el Ecuador, con el Pacífico y el Atlántico?....”

Con estas declaraciones categóricas, con la publicación del itinerario del General Proaño que hice en octubre de 1921, y con el plano o demostración gráfica de la “Vía Proaño” que exhumé del Archivo de Obras Públicas, ya puede afirmarse definitiva-

mente a quien corresponde la iniciativa del ferrocarril al Oriente por la ruta de Baños.

Sepamos ahora qué se ha hecho por la realización de ésta obra desde la época del General Proaño hasta la presente.

Fué enorme la labor que realizó el General Proaño para interesar a los poderes públicos por su descubrimiento, y para que tenga eficacia en la práctica su proyecto de ferrocarril al Oriente, según se comprende por sus reclamos y protestas ante varias legislaturas, por los folletos y correspondencia con los Presidentes Veintimilla y Flores, que ha publicado. Parece que, para Proaño el ferrocarril al Oriente constituyó la obsesión de su vida, pero todo empeño se estrelló ante la indiferencia de los gobiernos.

Hasta 1903, en que don Luis Martínez inicia una nueva campaña, en defensa del camino de Canelos, frente a las sugerencias de don Alejandro E. Sandoval, que abogó por la línea Latacunga - Napo, queda un gran paréntesis, un gran silencio, interrumpido alguna vez por los reclamos de los Gobernadores del Tungurahua, en favor del camino de Baños,

Y comienza la campaña de 1904, con las conferencias de los señores Luis Martínez y Fray Vacas Galindo, que sostienen la urgencia de construir el ferrocarril al Oriente, refutando vigorosamente las objeciones que veinte años antes opuso a esta obra el

doctor Nicolás Martínez, con un entusiasmo, comparable tan sólo a la unción, a la fe de apóstol, que Proaño pone en sus réplicas. Todos los errores anotados por el doctor Martínez, en una correspondencia publicada en el N.º 1.307 de "La Nación", relativamente a la inutilidad de la obra, el costo excesivo, la necesidad de preferir otros trabajos, la superioridad de la vía de Panamá sobre la interoceánica, todos los *despropósitos* que subrayó en el proyecto del "Cojo Morona", como le llama a Proaño, los replica brillantemente don Luis Martínez, quien sin duda conoció esta polémica, y con estudios posteriores aquilató la verdad. Solamente que jamás mencionó en sus escritos al General Victor Proaño.

En esta segunda época el proyecto de ferrocarril al Oriente tiene ya un relativo éxito. La idea, por lo menos en principio, es aceptada por los Poderes Públicos. Los Congresos de 1904 y 1907 crean fondos para la obra; el Presidente General Leonidas Plaza apoya entusiasta el trabajo, y para colmar anhelos, toca afrontar la empresa al mismo don Luis Martínez, en su calidad de Ministro de Oriente. Se establece una Junta que controla y administra la obra; viaja el señor Ministro Martínez a Norte América, contrata ingenieros y materiales, y con el hosana de toda la prensa del país, se inicia el trabajo, en la época prevista por el General Proaño, esto es, cuando el ferrocarril de Yaguachi unía ya

con lazos de hierro las poblaciones de la serranía, acortando, por lo mismo, la distancia al Morona. Pero la variante introducida por el señor Luis Martínez consiste en fijar el Curaray como punto terminal del ferrocarril, variante muy equivocada, según se comprobó ya al contratar con Mr. Fox, como nuevo punto terminal el Arajuno, que se aproxima un poco más al objetivo.

Organizada bajo tan excelentes auspicios, ¿qué resultado ha tenido la obra?

III

Se inicia el levantamiento de los planos del ferrocarril al Curaray.—Los contratos Moore y Fox de Charnacé, y Moncayo.—Lineamientos generales de estas negociaciones.—Informe del señor Ingeniero Carlos Guarderas, quien denuncia que los planos de Fox son incompletos.—Fracaso de la licitación.—Otras consideraciones.

La obra del ferrocarril al Curaray se inició, en efecto con el estudio y levantamiento de los planos por Mr. Fox, en medio del mayor entusiasmo.

La Junta Promotora, como se denominó a la encargada de controlar la obra, provocó, para asegurar mejor la eficacia de su labor, una licitación para realizarla por contrato.

Por razones que anoto a continuación, sólo se presentaron como contratistas los mismos ingenieros Moore y Fox, que se

ocupaban del levantamiento de los planos.

Posteriormente, presentaron también sus propuestas, fuera del concurso o licitación y suscribieron contratos *ad-referendum*, el señor Abelardo Moncayo Andrade, y luego, el Conde de Charnacé.

En el contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y los señores Moore y Fox, contrato *ad-referendum* que debía pasar por el tamiz de la Junta de Oriente, para someterlo a la aprobación del Congreso, se estipuló la construcción de un ferrocarril de Ambato al Arajuno, por el precio de tres millones trescientos treinta mil dollars, que serían pagados en bonos garantizados por el Gobierno. Cada kilómetro se estipulaba en veintiocho mil cuatrocientos sesenta y un dollars, cincuenta y cuatro céntimos de dollars, inclusive material rodante, estaciones y todo gasto. Para la realización de la obra, los contratistas tendrían que seguir el trazado de los planos y perfiles presentados y aprobados por la Junta de Oriente, con el itinerario gradientes y curvas que en dichos planos constan. El Gobierno del Ecuador debía pagar, por los bonos emitidos, el seis por ciento de interés anual y el uno por ciento de amortización, durante 33 años, desde el día en que, conforme a la cláusula sexta, se debía entregar los bonos a los señores Moore y Fox. El pago de los intereses y fondo de amortización debía hacerse por semestres vencidos y en oro americano, en la ciudad

de Guayaquil. El plazo para la construcción de la obra era el de cuatro años, contados desde la celebración del contrato. Además de los tres millones trescientos treinta mil dollars, el Gobierno cedía en propiedad a Moore y Fox diez mil hectáreas de terrenos baldíos a cada uno de los lados de la línea férrea, en la región comprendida entre el Alpa-Yacu y el río Arájuo. Como garantía del negocio los contratistas dejaban en el Banco depositario, la suma de ciento noventa mil dollars, en que se avalúan los diez primeros kilómetros. Tal era el contrato en síntesis y que fue suscrito el 10 de mayo de 1906.

En febrero de 1907, se suscribió con el Conde Charnacé un contrato *ad-referendum*, pues que el de Moore y Fox fue abandonado por éstos, por razones que luego expresaré, por el que se obligaba a constituir en el plazo de un año, en Francia, Inglaterra o Estados Unidos de América, una Compañía Anónima que se dominaría "Compañía del Ferrocarril de Ambato al Oriente". El ferrocarril debería llegar hasta las aguas navegables tributarias del Marañón o Amazonas.

El Gobierno del Ecuador daría a la Compañía el dominio y posesión de treinta y cinco mil hectáreas de terrenos baldíos, en pago de cada kilómetro de ferrocarril construido desde Ambato hasta las aguas navegables tributarias del Amazonas. Dichos terrenos los elegiría la Com-

pañía en las regiones comprendidas entre los ríos Santiago, Marañón, Aguarico hacia el Putumayo y en las alturas de la cordillera Oriental. A la Compañía se le concedía el dominio pleno de los terrenos, pudiendo enajenarlos en todo o en parte, pero le estaba prohibido en lo absoluto traspasar sus derechos a naciones extranjeras. Se le concedía la preferencia en la explotación de minas de acuerdo con la ley de la materia, pudiendo transferir sus derechos a otras Compañías.

Si el Conde de Charnacé no constituía la Sociedad dentro del término de un año, el contrato quedaba sin efecto. Si la Compañía no construía en cada año cuarenta kilómetros de ferrocarril, podía el Gobierno declarar sin efecto el contrato, y entraba en posesión de la parte del ferrocarril construido hasta entonces.

La celebración de este contrato motivó la exaltación de los ánimos, muy susceptibles en esa época, por obra de una campaña libertaria que la prensa sostenía contra todos los actos del Gobierno. Luego veremos si hubo o no razón para la protesta.

En 1908 publica el señor Abelardo Moncayo Andrade, una exposición razonada, de los antecedentes y derivaciones de un contrato *ad-referendum* suscrito en 1905 con el señor Ministro Martínez Aguirre.

Las bases esenciales del contrato de construcción del ferrocarril de la Compañía Exploradora, que se encargaría también, de la

colonización y explotación de las riquezas naturales de Oriente, eran las siguientes:

1° Que el Estado entregue a la Compañía Exploradora, en bonos asegurados con las rentas nacionales, la suma estrictamente necesaria para la construcción del ferrocarril de Ambato al Curaray, suma que será fijada previa rectificación de los planos levantados hasta el Arajuño y estudio y localización de la línea hasta un punto sobre el Curaray accesible para vapores fluviales, siempre en el supuesto de ser este río el preferido.

2° Que el Estado adjudique al ferrocarril, la concesión de terrenos baldíos en la extensión de 50.000 hectáreas, en lotes alternados, a lo largo de la línea.

3° Que el Estado autorice a la Compañía Exploradora para hipotecar el ferrocarril con todas sus pertenencias incluyendo los terrenos baldíos, a favor de los bonos garantizados, con el fin de darles doble seguridad.

4° Que el Estado reciba en acciones ordinarias, una suma igual a la de los bonos garantizados entregados a la Compañía Exploradora.

5° Que el Estado permita la creación de una razonable suma adicional en acciones ordinarias, con derecho de voto, las cuales acciones quedan en poder de la Compañía Exploradora, a fin de que pueda ésta ejercer control sobre la administración del ferrocarril. Se podría estipular que esta

suma adicional no exceda de treinta por ciento del capital ordinario total, es decir, que el Estado reciba setenta por ciento y la Compañía treinta por ciento, y.

6º. Que a la expiración del término de cincuenta años, contables desde la fecha del contrato, serán entregadas al Estado todas las acciones que se reserve para sí la Compañía, sin que ésta reciba por élla compensación alguna y debiendo el ferrocarril estar en perfecto estado de explotación y conservación, el cual lo recibirá el Estado.

Huelga decir que los tres contratos referidos fracasaron, por el abatimiento del estado financiero ecuatoriano en el exterior, pues los bonos sufren descuentos que vuelven imposible toda colocación; por el jingoismo de que adolecemos, y que nos lleva a descubrir peligros para la soberanía en todo contrato que se refiere a concesiones de terrenos baldíos; y, por fin, porque la politiquería todo lo tergiversa, en todo pone un poco de zizaña, cuando la calumnia no arroja su baba en los propósitos más honrados y patrióticos.

Hay algo muy significativo, y que caracteriza nuestra desorganización, desbaratando de hecho todo propósito financiero. En primer término, carece el Ecuador de un plan de ferrocarriles y caminos perfectamente estudiados, y por lo mismo, los contratos carecen de base para la licitación, ya que cualquier empresario querrá saber por los planos, localizaciones y especifica-

ciones, de qué magnitud es la obra, para calcular el costo aproximado, y qué porvenir tiene en el plan económico del país. Aquí se trata de las obras públicas desconectadas de todo plan. Cada provincia, cada ciudad, cada villorio trata de su obra, como de algo que pertenece a una república decentrada de toda relación, y así hemos visto desviar las rutas de obras de gran magnitud para satisfacer al pueblo tal o al hacendado cual.

Entre otros motivos fracasó la licitación por las siguientes verdades puestas por el ingeniero don Carlos Guarderas M., en el magnífico informe que en 1911 sometió a la consideración de la Junta del Ferrocarril al Curaray: "Puede ser que hayan sido otras las causas del retraimiento de los capitales extranjeros para interesarse en la construcción de esta vía —posiblemente nuestro crédito abatido— pero nosotros estamos convencidos que también esta falta de especificaciones y detalles en las bases de la licitación han influido en su fracaso". Y es que los estudios del señor Fox son incompletos según prueba el ingeniero Guarderas!

"Hubiéramos querido analizar, dice el competentísimo señor Guarderas, los demás componentes que intervienen en la formación del presupuesto, sobre todo lo relativo al movimiento de tierras y su clasificación; pero desgraciadamente *no existe en la Dirección de Obras Públicas*, según se nos ha dicho en esta oficina, las combinaciones, cuadros y de-

más detalles indispensables en estos trabajos.

“Todavía más, en el plano horizontal no figura siquiera la ubicación de la línea, apareciendo simplemente la poligonal del levantamiento, menos aún está trazada la curva técnica que nos indicaría gráficamente y con relativa aproximación la cantidad de tierras por mover, sus distancias de transporte y su grado de compensación. En el perfil longitudinal, no aparece definitivamente estudiada la rasante, faltando esta en varios trazos y limitándose en otros a simples tanteos.

“De todo esto resulta que el trabajo existente—plano, perfil y memoria explicativa muy reducida—aún como anteproyecto **NO ES COMPLETO NI SUFICIENTE** para que una empresa constructora aventurara sus capitales en un ferrocarril sin especificaciones necesarias sobre la cantidad y calidad de obras por ejecutar, sino simplemente por precios en globo asignados a diferentes trozos kilométricos como figura en la petición de propuestas”.

“Así nos explicamos, anota el señor ingeniero Guarderas, que a dicha licitación no se hubieran presentado otros proponentes que los mismos señores Moore y Fox, según sabemos”.

Conocidos ya los lineamientos generales de las principales negociaciones en proyecto, para llevar a cabo el ferrocarril al Curaray, analicemos en conjunto estos contratos, para compararlos con el contrato peruano.

IV

De los diversos géneros de contratos ferrocarrileros.—Clasificación y análisis comparativo de los contratos Charnacé, Fox y Moncayo Andrade.—Diferencias de los contratos Charnacé y Dunsmuir.—El primero cedía las dos quintas partes de Oriente.—El Dunsmuir comparado con el Charnacé cedería las dos terceras partes.—Por qué no fracasará el contrato peruano.

A cuatro pueden reducirse las maneras o *modus operandi*, como un Gobierno puede llegar a realizar una obra de la magnitud de un ferrocarril: 1o. Con su propio dinero o con su crédito; y por administración directa; 2o. Con fondos propios o a crédito y por medio de un contrato de construcción; 3o. A crédito, por medio de un contrato de explotación, mediante la emisión de bonos garantizados y preferidos; y 4o. A crédito, y por medio de una empresa que compenetre los intereses del Estado con los suyos propios, buscando beneficios indirectos e independientes de toda utilidad inmediata. Es decir, que el Estado confíe a una Empresa, mediante la garantía de sus rentas, el desarrollo de la colonización e inmigración, capitalizando previamente las tierras baldías.

Según esta clasificación, que puede comprender muchas variantes accidentales examinemos los contratos Fox, Charnacé, Moncayo, y la administración directa del Estado.

Aun cuando en el contrato Fox existe la circunstancia de la emisión de bonos, se le puede clasificar en la segunda categoría indicada. Se trató llanamente de un contrato de construcción, y como el Estado, o su delegado, la Junta de Oriente, carecía de fondos, se estipuló la emisión de bonos, para operar á crédito. En el valor de cada kilómetro quedaba estipulado el honorario, más, una aspiración á ganancias extraordinarias por las gestiones para conseguir el crédito y responder por el éxito de la obra.

En el contrato con el Conde de Charnacé concurren dos de las circunstancias anotadas en los números 2o. y 3o. Porque la entrega y adjudicación de tierras baldías debe considerarse como capital que dá el Estado a la empresa, más la explotación del ferrocarril por cuenta de la misma compañía. En el contrato Moncayo Andrade se contemplan en toda su plenitud, las especificaciones contenidas en el No. 4o. de la clasificación que antecede. Aquí se trata de la organización de una Compañía que, con la garantía y control del Estado, realiza por cuenta de éste, uno de sus fines históricos: colonizar, explotar y capitalizar las tierras baldías, mediante la construcción de un ferrocarril. Difiere pues, fundamentalmente, de los contratos Fox y Charnacé, pues, como lo expresa el señor Moncayo, el negocio no significa en definitiva, ni más ni menos, que un corretaje de inmigración.

Los tres contratos, y aun cuando el de Char-

nacé hubiese sido aceptado por la opinión pública, estaban destinados a fracasar, por falta de suficiente garantía, capaz de vencer las resistencias financieras que la falta del crédito del Estado ha tenido en el Exterior. Los señores Moore y Fox cuando se presentaron a financiar el negocio, se encontraron frente a la siguiente situación: los concesionarios debían recibir seis millones seiscientos sesenta mil sucres en bonos a la par, de seis por ciento de interés anual, que no pudiendo colocar sino al tipo de 30% de su valor nominal, es decir con la pérdida de un 70%, más las comisiones de la colocación. Es decir, en el volumen total del negocio, perdían los señores Moore y Fox cuatro millones de sucres. Y en cuanto a la concesión de tierras baldías, les resultó el absurdo, que mientras la hectárea vale dos sucres legalmente, los contratistas tenían que adquirirlas a razón de \$ 446.00 cada hectárea, como consecuencia lógica del negocio.

El conde de Charnacé tampoco encontró ambiente para su negocio, porque no obstante el volumen de hectáreas de tierras baldías y el aliciente de la explotación del ferrocarril por setenta y cinco años, las tierras no significaron casi nada en los centros bursátiles, porque no estaban capitalizadas, y el ferrocarril nada prometía para la explotación en la soledad de las selvas, sino dentro de un plazo que podría exceder al de la concesión. Si en este contrato hubiere existido un peligro para la soberanía,

que en mi concepto no existe en estas concesiones de tierras baldías, lo que impidió la negociación fué en primer término lo poco significativo de la concesión, y luego el ningún crédito que tiene el Ecuador, situación acentuada por una política financiera, que flota a merced de una prensa alarmista por excelencia.

El contrato Martínez Aguirre-Moncayo se acercó más a la realidad de la vida ecuatoriana; consultó la mayor suma de seguridades para el Estado y para que en el exterior no fracasasen las negociaciones, enfrentando al descrédito financiero ecuatoriano, una suma de garantías que, después de todo, bien analizadas, no representaban un valor negociable. En ese contrato, antes que una especulación se encuentra el afán de contribuir al desarrollo de las riquezas naturales del Ecuador en una forma exenta de retorisismos, perfectamente práctica.

Parece que en la época en que se discutió el contrato Moncayo se le equiparó o se fingió hallarle coexistencia con el contrato Charnacé, pero bastaba un poco de sentido común, y sobre todo serenidad para convencerse de que no existe ningún punto de contacto, porque la concesión de tierras que en el contrato Charnacé significa lo sustancial, en el de Moncayo no es ni lo accidental, por que todo el pensamiento de esa negociación encarna en el propósito de capitalizar lo baldío, lo abandonado, por medio de un ferrocarril, para que el ferrocarril, las

tierras, la colonización y la explotación de las riquezas naturales del Oriente, concurren al éxito de la Empresa, y con el éxito al pago del capital invertido. "No gestionaré la sanción definitiva del contrato, dijo el señor Moncayo Andrade, sino cuando estén asegurados todos los fondos necesarios para el inmediato cumplimiento de todas las obligaciones en él estipuladas", y como no se hubiese atendido a las garantías solicitadas, quedó en proyecto esta magnífica iniciativa.

Comparemos ahora el contrato "CHARNACÉ" con la concesión peruana "*Dansmuir*", para aquilatar si el primero de estos contratos constituyó algo así como un crimen de lesa patria. Y prescindido de la comparación de los contratos Fox y Moncayo, porque en estos casi no existe la adjudicación de tierras, adjudicación que constituyó el caballo de batalla en el ataque al Charnacé.

En el contrato con el Conde referido se estipulaba que por cada kilómetro de ferrocarril de Ambato a uno de los ríos navegables tributarios del Amazonas, sería pagado con 35.000 hectáreas de tierras baldías. Señalemos para esa operación el río Curaray, como el escogido para el término del ferrocarril, y tendremos que de Ambato al Curaray navegable se tiene la extensión de 347 kilómetros, representando en favor de Charnacé la extensión de 12.145.000 hectáreas. Si se hubiese medido dicha ex-

tensión desde la orilla izquierda del Marañón hacia el norte de nuestro territorio, habría abarcado una zona de terreno limitada al Norte por el paralelo que marca 3° de latitud sur. Es decir que el terreno cedido habría representado; más o menos, **LAS DOS QUINTAS PARTES** de nuestro Oriente.

La concesión que el Perú ha hecho a **DUNSMUIR** de tierras baldías, tiene la extensión de 50.000.000 de acres, y como cada acre tiene 4.046.71 metros cuadrados, asciende a 20.233.550 hectáreas. Como cada grado geográfico tiene 1.234.565:4321 hectáreas, los terrenos de la concesión comprenden 16,38 grados geográficos. En el supuesto—jamás consentido—que dicho territorio lo midieran a partir de la orilla izquierda del Marañón se extendería hasta tocar a una paralela que partiendo a doce kilómetros al sur de Riobamba pase por Juanjirís (Montalvo), por la confluencia del Pindo-Yacu y el **CONAMBO**, cabeceras del río “Tigre” y término de la navegación a vapor en este mismo río; por la confluencia del Arabela con el **CURARAY** por Tarapotó, hasta dar con la línea de demarcación sur con Colombia. Es decir, algo así como **LAS DOS TERCERAS PARTES** del territorio oriental ecuatoriano.

Y repito a los alarmistas, sólo se trata de de una suposición, para mejor demostrar el contrato “Dunsmuir”, y porque se trata también de un contrato del Perú, en-

yas pretensiones en nuestro Oriente no es preciso repetir. Por lo demás, bien comprendemos que las líneas contratadas de Chimbote al Ucayali, de Eten a Puerto Limón y de Puerto Limón a Yurimaguas, recorren territorios orientales que no discutimos. Pero como el Perú pretende la orilla izquierda del Marañón que es ecuatoriana, y la parte navegable de nuestros ríos de Oriente, bueno será que estemos advertidos de las proyecciones de la concesión "Dunsmuir".

Si comparamos la extensión territorial del contrato "DUNSMUIR" con la que comprendió la Charnacé, la concesión ecuatoriana era menor que la peruana con 8.088.412 hectáreas, que dan 5,6 grados geográficos.

Para mayor edificación, téngase en cuenta una circunstancia capitalísima, que en el contrato Charnacé la concesión de tierras significaba el alma de la negociación, en tanto que en el de Dunsmuir, sólo significa la adehala, porque el nervio lo representa el monopolio del tabaco y la explotación de los ferrocarriles existentes y por construir, durante el término de 33 años.

Es posible, pues, que no fracase la negociación peruana auspiciada por el Presidente Leguía, ya que el Ecuador tiene por muerta y sepultada la obra del llamado ferrocarril al Curaray, por causa de la administración directa. Probémoslo.

V

Después del fracaso de los contratos.—La construcción directa.—Magnífico impulso inicial que dió al ferrocarril al Curaray el señor doctor Modesto Peñaherrera.—La competencia técnica de Mr. Fox.—Las dotes administrativas del Superintendente Egas Valdivieso.—Estado de la obra en 1917.—El final de la Junta de Oriente.

Cuando la Junta Promotora del Ferrocarril al Curaray impugnaba las proposiciones Charnacé y la del señor Moncayo, poniendo también cuantas restricciones pudo al contrato con Fox, no faltaron voces de serenidad que aconsejaban la conveniencia de llegar a últimar un contrato, porque la administración directa o simple contrato de construcción, no garantizaban la eficacia del trabajo, ni la permanencia en caja de los fondos creados para el ferrocarril, por que las sumas que producirían los impuestos, que se calculaban en 500.000 sucres por año, no eran suficientes para atender a la administración directa, pero sí representaban una buena base para negociar un contrato; y porque, finalmente, ni la condición de una Junta honoraria residente en Quito, ocupada en sus negocios particulares, ni la evidencia de que el favoritismo, los palanqueos, los negociados y la intriga, vicios que minan la existencia

nacional, constituían la garantía que era preciso establecer ante la opinión pública, para que no se retire su confianza a la obra, y con la confianza, los impuestos que significaban la vida del ferrocarril, pero ninguna de estas advertencias sirvieron en esa época de exaltación política, y casi todos los pronósticos se han cumplido.

En 1910, el Ministro de Gobierno Dr. Octavio Díaz, comunica en su Memoria al Congreso, lo siguiente: "Respecto al Ferrocarril al Curaray, obra cuya importancia y necesidad son indiscutibles, no ha podido aun darse principio, por los motivos siguientes: el excesivo costo de la obra, que demanda de contado un capital muy considerable, pero no se han presentado empresarios, tomando sin duda en cuenta que esta línea no reportaría, en los primeros años de su construcción, provecho a la empresa que la construyera, y por la escasez absoluta de fondos fiscales, pues el Gobierno para atender a necesidades importantísimas HA TOMADO EN PRESTAMO, con acuerdo del Consejo de Estado, los fondos destinados a esta obra, pero deben mis conciudadanos estar íntimamente convencidos de que el Gobierno devolverá religiosamente esos fondos, EN LA PRIMERA OPORTUNIDAD".

¡Y esa oportunidad, conciudadanos

no se ha presentado todavía!

En 1912, el Director de Obras Públicas, don Federico Páez, refiriéndose al ferrocarril al Curaray dice: "Esta línea no ha pasado del estado de proyecto, pues la administración anterior dispuso en objetos enteramente distintos de los fondos destinados a ella".

También la revolución del General Montero tomó en préstamo la suma que para este ferrocarril encontró depositado en el Banco del Ecuador!

Tan profunda ha sido la convicción de que por administración directa del Gobierno, la obra fracasará en definitiva, que ya en 1909, cuando don Luis Martínez fue consultado en una encuesta de "El Telégrafo" acerca de esta cuestión, empieza su carta con estas palabras: "No quisiera ocuparme de un asunto que lo considero muerto y sepultado: el *"Ferrocarril al Curaray"*".

En los ocho años que habían transcurrido desde que el Sr. Luis Martínez logró interesar al Gobierno y la opinión en favor de la obra, la Junta Promotora pudo ya experimentar la inseguridad de los fondos, el peligro de que sean gastados en otro objeto, o suprimidos; notablemente, y se decidió resueltamente por un contrato. El señor doctor N. Clemente Ponce, Presidente de dicha Junta, manifiesta lo siguiente al Congreso de 1912, en informe especial: "Cree

la Junta que este fondo, al que puede añadirse los otros ya destinados a la obra de que se trata, o los que juzgaréis preferibles, sería quizás una base suficiente para emprender la obra en buenas condiciones, por medio de un contrato razonable, cuyo cumplimiento de parte de la Junta se aseguraría con aquella renta. Si el producto anual de las rentas destinadas al ferrocarril no es suficiente para celebrar un contrato en condiciones equitativas. **NUNCA SE HARA COSA DE PROVECHO:** a lo sumo se las depositará en el Banco; más o menos puntualmente; y en la primera revolución, o tentativa revolucionaria, las facultades extraordinarias o las de los revolucionarios darán cuenta de ellas. Lo único que queda, es señalar fondos suficientes para la obra, y celebrar cuanto antes un contrato que impida a los Gobiernos y a los revolucionarios apoderarse de esos fondos".

El Congreso de 1912, arbitra nuevos fondos, que, con los anteriores, ascienden a medio millón de sucres anuales, y faculta al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con la Junta del Ferrocarril, construya directamente o por medio de empresarios el ferrocarril al Curaray. La Legislatura fijó el plazo perentorio, relativo a que el trabajo empezará después de seis meses.

Queda ya explicado por qué los señores Moore y Fox desistieron del contrato.

y a pesar de la opinión de la Junta Promotora se emprendió, por el Gobierno y con la intervención técnica del señor Fox, directamente en el trabajo. 'Se ha querido llegar a conocer, dice el señor Ministro doctor Modesto Peña'herrera, en su informe de 1913, de lo que es capaz el esfuerzo directo del Gobierno", para co-honestar la prescindencia de un contrato.

Y se puso manos a la obra el 22 de abril de 1913.

Al realizar la localización, se tropezó con el reclamo de los pobladores de Pelileo, para que el ferrocarril que debía seguir el curso del Patate, según el trazado general desde Ambato hasta el Curaray, desviara y ascendiera hasta la altura en que está emplazada la referida población. Examinado el reclamo por la Junta, previo el informe técnico de Mr. Fox, se desechó lo pedido porque esa desviación significaría el anulamiento de la obra en general. La Junta asumió la responsabilidad, y determinó en el sentido de que no se alterara el trazado del ferrocarril, que tenía que pasar a unos pocos kilómetros de Pelileo.

He aquí el estado en que quedó la obra al final de la segunda administración Plaza. "No llegaron, pues, a 400 mil sucres los fondos con que cuenta la obra del ferrocarril al Curaray, dice en su Informe de 1916, el señor Ministro Peña'herrera, según los Decretos Legislativos

vigentes, y nadie puede poner en duda que esa renta es escasa para poder realizar con ella un trabajo pronto". "Los trabajos de explanación de la vía, desde Ambato hasta Pelileo, que dista 33 kilómetros y medio, están concluidos en la extensión de 31 kilómetros, faltando sólo por vencer dos kilómetros y medio". "Desde la ciudad de Ambato hasta Chiquicha se hallan enriellados 20 kilómetros y medio, sobre cuya vía corren desde el 5 de agosto de 1914 trenes de trabajadores. En concepto de carga y pasajeros ha producido el tren \$ 2.002.50. Los trabajos de localización se encuentran en "Las Juntas", confluencia de los ríos Patate y Chambo, teniendo actualmente 20 kilómetros de línea localizada, fuera de los 34 kilómetros comprendidos entre Ambato y Pelileo". Concluye el señor Ministro Peñaherrera recomendando a la atención ciudadana el talento organizador del señor Carlos Egas Valdivieso, Superintendente del Ferrocarril, "cuya eficaz influencia en la obra, puede citarse como ejemplo de la más severa honradez en la inversión de los fondos del ferrocarril al Curaray".

El costo de la obra hasta las proximidades de Pelileo, pues que el señor Ministro Peñaherrera dejó los materiales necesarios para llegar a dicha población, ascienden, se anota en el Informe en referencia, a un millón, quinientos veinti-

cuatro mil catorce sures, sesenta y cuatro centavos.

Nótese, pues, de una manera muy clara, que en junio de 1916, el ferrocarril al Curaray recorría ya la extensión de veinte kilómetros y medio, comprendidos entre Ambato y Chiquicha, y que los trabajos de explanación llegaron hasta el kilómetro 31, faltando sólo dos kilómetros y medio para llegar a Pelileo. En los 31 kilómetros de línea concluída se movilizaron 990.823 metros cúbicos de tierra y 244,890 metros cúbicos de roca. Y los trabajos de localización se encontraban en "Las Juntas".

No se olvide tampoco que el personal técnico estaba compuesto, además del ingeniero superintendente señor Egas Valdivieso, del Director técnico Mr. Walter G. Fox, del Jefe de localización, Mr. Hung Latimer, de los ingenieros ayudantes señores Julio C. García y Elías Garcés Ricaurte, del ingeniero de construcción técnico Mr. H. C. Huston y de los dibujantes Luis Salas y Guillermo King.

Por lo que toca a la agria cuestión de si el ferrocarril debía avanzar a Pelileo como simple ramal según el proyecto del Dr. Peñaherrera, o como línea principal definitiva, quedo aun en estado de resolverse, porque aun cuando el ferrocarril había desviado ya de Pachanlica para ascender a la altura de Pelileo, aun era

posible dirigir la línea al trazo de Fox, pasando por el pie de esta población, que dominando completamente Pelileo. Tócale resolver este punto capital a la administración que se inauguraba en agosto de 1916.

Sepamos cual ha sido el estado de la obra en estos últimos años.

VI

Examen de la administración directa en la obra de ferrocarril al Curaray.—Los informes ministeriales resultan contradictorios.—La marcha del cangrejo y las actividades del nuevo Superintendente.—En cuatro años sólo se trabaja seis kilómetros de terraplenes.—Después del impulso inicial del Ministro Peñaherrera, *casi nada*—Ambigüedades en la inversión de seiscientos mil sucres.—Las trochas fantásticas,—¡*Nada en dos platos!*

Si no se acumula una renta regular y no se celebra un contrato, jamás se hará nada de provecho en la obra del ferrocarril, por administración directa del Estado, declaró la Junta Promotora.

Queremos conocer de lo que es capaz la gestión del Gobierno, interviniendo directamente en la construcción de ferrocarriles, arguyó el Ministerio de Obras Públicas.

Sería injusticia desconocer que la obra inicial del señor doctor Modesto Peñaherrera en la obra del ferrocarril al Curaray, no fué eficaz. Se logró imprimir tal impulso, que, bien o mal en cuanto a la desviación en Pa-

chanlica, se llegó con los terraplenes de un ramal hasta Pelileo, y con la locomotora hasta el kilómetro 22. Según el informe técnico de Mr. Fox, que luego transcribiré en la parte indispensable, lo que quedó por hacerse en 1917 para llegar con el ferrocarril a Pelileo no pasó de *un kilómetro*, para finalizar el corte de las rocas de San Francisco y otros lugares. Seis meses después de la segunda administración Plaza, se inauguró el ferrocarril en Pelileo. El señor Ministro Peñaherera acreditó, pues, que con patriotismo, honradez y buenos técnicos, la administración directa del Gobierno no suele ser siempre un fracaso, cuando se empeña en las obras públicas.

Pero la ingerencia de la nueva administración política, se encargó muy pronto, de justificar las palabras de la Junta Promotora. El trabajo del ferrocarril, en lo que toca a la Superintendencia pasó a manos del Sr. Nicolás Martínez, profano en lo absoluto en materia ferroviaria, y la dirección técnica, una vez separado el señor Fox, quedó también al arbitrio del mismo señor Martínez, que suprimió todo el rol de ingenieros, quedándose tan sólo con un señor N. Carrera, técnico que había desempeñado su papel en puestos secundarios.

Y entonces, solito ya el señor Martínez, a quien ha estorbado hasta que las autoridades de Oriente pasen por sus dominios, se inició la obra del cangrejo.

Me explicaré. En vez de contar el nú-

mero de kilómetros trabajados hacia adelante los cuenta para atrás y resulta en toda la obra una contabilidad del Gran Capitán, que de no haberse establecido la comprobación del absurdo en documentos oficiales publicados, sería cosa de no creer.

Declaro que no me interesa absolutamente que se esclarezca o no el asunto. No trato de fastidiar personalmente a nadie. Pero como el curso de este estudio reclama el examen de la administración directa, para apreciar su eficacia o su ineficacia, precisa saber que es lo que se ha hecho desde 1917 hasta 1920.

Y acudo para esto a los informes ministeriales. Pero antes repetiré lo que dije en el capítulo anterior: "Nótese pues, de una manera muy clara, que en junio de 1916, el ferrocarril al Curaray recorría ya la extensión de veinte kilómetros y medio, comprendidos entre Ambato y Chiquicha, y que los trabajos de explanación llegaron hasta el kilómetro 31, faltando sólo dos kilómetros y medio para llegar a Pelileo. Los trabajos de localización se encontraban en las Juntas". El señor Ministro Peñaherrera dice a este propósito: "En los trabajos de explanación de la vía, desde Ambato hasta Pelileo, que dista 33 kilómetros i medio, están concluídos en la extensión de 31 kilómetros". (Informe de 1916' pág. 51).

Con este antecedente examinemos el período de los trabajos desde Junio de 1917

hasta Junio de 1920, según los siguientes datos oficiales:

1917.—En los "Anexos" al informe de 1916-1917, dice el señor Walter G. Fox: "La construcción de terraplenes se halla en el estado siguiente: "Desde Ambato hasta el kilómetro 22½, concluido."

"Desde el kilómetro 22½ hasta el kilómetro 23¾, 90 por ciento concluido.

"Desde el kilómetro 23 hasta el kilómetro 23½, 40 por ciento concluido.

"Desde el kilómetro 23½ hasta el kilómetro 26, concluido."

"Desde el kilómetro 26 hasta el kilómetro 28; 80% concluido.

"Desde el kilómetro 28 hasta el kilómetro 34; 85% concluido. [pág. 117]

Según estos datos, en cuyo examen técnico, como en los que siguen me han asesorado ingenieros, se establece el hecho de que el señor Fox dejó concluidos los terraplenes hasta el kilómetro 34, esto es, un kilómetro más allá de Pelileo. El tanto por ciento que se anota, como cantidades que faltan para terminar completamente los terraplenes, representan tan solo el trabajo de un kilómetro para que la vía quede expedita para la enrielladura.

1918.—El señor doctor José María Ayora, Ministro de Obras Públicas dice: "Durante el año transcurrido de junio de 1917 al 1º de este mes [junio de 1918] se han ejecutado los terraplenes de los kilómetros 21 al 37, que se hallan concluidos casi por

completo, así como también los kilómetros 55, 57, 58, 59 en las cercanías de Baños, con el objeto de aprovechar por lo pronto de estos *terraplenes* como camino de herradura". "Al mismo tiempo que esta sección, se trabaja también *con rentas del ferrocarril* en la reparación del camino que existe entre Baños y el "Mirador" y *en la construcción de la trocha del ferrocarril* desde este último lugar *hasta el Puyo (!)*, de tal manera que sirve de camino de herradura". Actualmente se hallan en servicio treinta kilómetros de ferrocarril". (Informe pág. 56).

Es muy fácil observar que se retrocede en la cuenta *trece kilómetros*, pues, ¿ya no estábamos en el kilómetro 34 según la especificación de Mr. Fox en 1917? Luego, *sólo se ha trabajado tres kilómetros en 1918*". Durante el presente año, el Fisco ha erogado para esta obra la cantidad de \$. 197,352,36 (Informe cit. pág. 68)

Son, pues falsos los datos suministrados por la Superintendencia al Ministerio. Del trabajo de las fantásticas trochas ya hablaremos!

1919.—Dice el señor Ministro Ayora: "Bajo la activa Superintendencia del señor Nicolás Martínez, se han verificado, en el año transcurrido desde el 1º de junio de 1918 [hasta junio de 1919], los siguientes trabajos: conclusión de los terraplenes de los kilómetros 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 37 y parte del 38". "El informe del Superintendente dice también, añade el señor Minis-

tro Ayora, que se han desplazado 5,500 metros cúbicos de material proveniente de desplomes de taludes". [Informe pág. 83]. Retrocede de nuevo en su cuenta el Superintendente. No le hizo decir al Ministro en 1918 que se habían trabajado los terraplenes hasta el kilómetro 37? Y saca de nuevo a relucir los kilómetros 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y..... parte del 38 que es lo único que se ha trabajado en todo un año! El gasto efectuado, dice el Ministerio, en las obras mencionadas en los párrafos anteriores es el de. S/. 110.366,29" [Informe pág. 84].

1920.—Dice en su informe el señor Ministro Ayora: "La enrielladura se encuentra en Pelileo; esto en el kilómetro 34. Los terraplenes se encuentran completamente terminados hasta el kilómetro 40, y con interrupciones hasta el 44" [pág. 148 del Informe].

¿En el año 1919 quedamos en el kilómetro 38? Pues, entonces, en 1920, sólo se ha trabajado dos kilómetros, con un gasto de S/. 133,914,37.

He aquí el resumen de los gastos en los cuatro años comprendidos entre julio de 1916 a junio de 1920, según los siguientes datos publicados en el informe de 1920, pág. 151.

"De julio 1° de 1916 a junio	
de 1917.....	\$ 235,040,44
De julio 1° de 1916 a junio	
de 1918.....	" 213,914,80
De julio 1o. de 1918 a junio	

de 1919	" 111,017,54
De julio 1o. de 1919 a junio	
de 1920.....	" 133,914,15

\$ 693,941,37

Dé los anteriores datos oficiales publicados se deduce: 1º, Según los informes oficiales transcritos, durante los cuatro primeros años de la superintendencia del activo señor Nicolás Martínez, se ha trabajado SEIS KILOMETROS de terraplenes. (De 40 kilómetros que figuran en 1920, menos 34 kilómetros cuyo trabajo especifica en 1917 Mr. Fox, quedan seis kilómetros de terraplenes en favor del trabajo efectivo del señor Martínez).

2o La localización definitiva la hizo el señor Fox en 1917 hasta Baños, en una extensión de 61 kilómetros, y publicó el estudio. Sin embargo, en el informe de 1921 que acaba de circular, en los "Anexos" dice el señor Martínez: "En cuanto a los trabajos técnicos del señor Carrera, puedo informar a usted, señor Director, que tiene ya concluido el estudio definitivo de la vía, hasta el kilómetro *sesenta, cerca de Baños*, habiendo hecho largos y prolijos estudios de los lugares por donde debe cruzar la vía férrea, los ríos Patate y Pastaza" (Anexos, pág. 326).

Como en la historia de los terraplenes, vuelve atrás en la cuenta. Si, pues, Fox estudió hasta Baños, y llegó al kilómetro 61, que ha hecho el señor Martínez llegan-

do al kilómetro 60?

3o La enrielladura la concluyó el señor Fox en 1917 hasta el kilómetro 22. Se recordará que la estación de Pelileo está en el kilómetro 31. Y que la locomotora recorrería ya, en el año indicado, hasta el kilómetro 20. El trabajo para llegar con *el ramal* a Pelileo quedó pues casi concluido por Fox; y

4o El mismo señor Martínez confirma lo expresado anteriormente en esta forma: "En resumen, dice en junio de 1917, puedo asegurar a usted señor Director, que después de cuatro o cinco meses de trabajo se hallarán los terraplenes definitivamente concluidos y en estado de ser enriellados hasta el *kilómetro treinta y cuatro* en Pelileo"

"Para terminar, agrega el señor Martínez, lo relativo a la construcción creo del caso manifestar a usted SIN EXAGERACION ALGUNA, que la locomotora llegará a Pelileo a fines del año (1917), o a mas tardar en los primeros días de enero del año entrante, sin perjuicio de tener ya trabajados algunos kilómetros de línea principal *que se bifurca en el Obraje*". Quiere decir todo esto, que hasta 1917 en que interviene Fox y se conserva la organización que imprimió al trabajo el señor Ministro Peñaherrera, se hizo labor eficaz.

¿Después?..... Después viene aquello que llamó suavemente, *las ambigüedades*, en el trabajo y en los informes contradicto-

rios, *exagerados*, y en parte, hiperbólicos, en los que se cuentan y vuelven a contar caminando hacia atrás como cangrejos, los kilómetros que, diremos claro, ya estaban entregados.

¿Y las trochas ferrocarrileras que afirma el señor Ministro que existen en los kilómetros comprendidos entre las Juntas y Baños?

Porque las ligeras reparaciones del antiguo y nuevo camino de Baños no ha de querer hacerlas pasar el señor Martínez por trochas ferrocarrileras, pues eso ya sería una *exageración*!

Y otras trochas así mismo *ferrocarrileras* que dizque existen entre Baños, el Mirador y el Puyo?.... Aquí sí que *exagera* escandalosamente el señor Superintendente.

El trabajo de esta zona está expuesto con sencillez y verdad en un reportaje que hizo el COMERCIO al señor Gabriel Noroña, a quien invité para que visitara los trabajos que, *con dinero del Presupuesto de Oriente*, y bajo mi control inmediato realcé en el Abitahua, en 1920 (1)

Ni el ingeniero referido, ni nadie que ha viajado hasta Mera ha encontrado ni encontrará trochas ferrocarrileras, sino un poco de limpia y compostura de algunos puntos del antiguo camino, del camino que ha costado un dineral al Gobierno en años ya lejanos y que siempre existió transitable

(1) Anexo N° 3

desde Baños hasta el "Mirador". Desde este lugar llamado el "Mirador" hasta la quebrada "San Francisco", sí realizó el Superintendente un trabajo apreciable y con poco costo. Y nada más.

Porque la sección de la hacienda "Victoria" hasta el río Topo, representa una magnífica obra del Batallón Zapadores. No está acantonado en Ambato.

Todo el trabajo del Abitahua, desde Cachauro hasta el Quilo, esto es, cuatro kilómetros antes de Mera, es obra de la Dirección de Oriente, bajo la supervigilancia inmediata y el control de quien escribe estas líneas. No creo que sea una obra de romanos la realizada, pero en todo caso debe quedar en evidencia la verdad. Repito que el trabajo del Abitahua se realizó con dinero del Presupuesto de Oriente, muy distinto de los fondos del ferrocarril al Curaray. ¿Por qué el empeño de abultar el trabajo y confundir los gastos?

No existen las trochas ferrocarrileras, después de las Juntas, ni entre Baños y el Abitahua, y menos, muchísimo menos *hasta el Puyo*. En la actualidad como en 1920 en que terminé el paso del Abitahua hasta el Quilo, sólo es posible conducirse al Oriente en la siguiente forma: de Baños a caballo hasta el Zuñac, desde este lugar a pie hasta Mera, por el sendero angosto del Abitahua, que servirá de base para trabajar el camino que aun está por hacerse. Por dicho sendero, es posible también

conducir con algún riesgo, mucha carga. No es exacto que se llegue tranquilamente a caballo hasta Mera. El señor Kerr de la Leonard comprobó hace poco esta verdad. La Compañía del Petróleo sólo ha trabajado cuatro kilómetros con los que ha unido el Quilo, con Mera. Desde el Zuñac la obra del camino consolidado aun está por realizarse.

Recordaré a este propósito, que las primeras señoras que llegaron a caballo hasta el Topo fueron las distinguidas damas quiteñas señoras María Escobar de Correa e Inés María Borja de Mera, quienes con sus parientes contemplaron a los militares en el trabajo a orillas del Topo. Tuve el honor de acompañarles en su excursión.

Después han llegado así mismo hasta el Topo o hasta el Zuñac, que dista poco del anterior, distinguidas familias ambateñas y hace poco el Ilmo. señor Arzobispo de Quito, doctor don Manuel María Pólit, y por fin el señor General Don Delfín Treviño, Ministro de Gobierno, acompañado de su honorable familia.

Y todos se han informado, de que más allá de Zuñac no es posible continuar a caballo.

Sin embargo, en el Informe de 1920, se encuentra esta aseveración: "Que sepa, pues, la República entera que el Oriente Ecuatoriano ya no es la región situada en inaccesible lejanía, vista sólo en lontananza, con senderos impracticables de por medio, y

cuyo fomento y prosperidad no pasaban de ser un sueño irrealizable: sino territorio propio nuestro, íntegro y ubérrimo, a donde podemos dirigirnos hoy mismo, si queremos, con la seguridad de gozar la gran llanura, después de un viaje de dos días desde Quito, con ferrocarril hasta Pelileo, y por un camino que nos presta toda facilidad, y que, con un pequeño gasto más, nos prestará, muy pronto, toda clase de comodidades”.

Palabras, palabras y palabras; la verdad es que el ferrocarril es un fracaso, los caminos de montaña se inician, y las trochas ferrocarrileras han volado en alas de la fantasía.

VII

Conclusión del capítulo del ferrocarril al Curaray.

—Consecuencias y deducciones.—¿Cómo reparar el daño de la mala administración directa para que se realice la obra?—El trasamazónico y su necesario estudio.

Y cierro el capítulo relativo a la historia del ferrocarril al Curaray que sólo he tocado someramente, a fin de que en la conciencia nacional se vayan fijando con claridad ciertos antecedentes ya casi olvidados, como el relacionado con la exploración del Morona en 1861 y el gran proyecto de la comunicación interoceánica por Baños, según el pensa-

miento del General Víctor Proaño. También es preciso meditar sobre el atropellamiento de las combinaciones financieras en el calor del apasionamiento político, que todo lo tergiversa, que todo lo destruye, impidiendo el progreso y comprometiendo el porvenir. Debemos ya ir acostumbrando al país a guiarse por ideas sanas, y es a la prensa a la que toca en el fracaso de muchos contratos buenos o discutibles, la mayor responsabilidad. El sentimiento de la defensa nacional casi no existe, sino como mera lucubración politiquera. No sabemos apreciar la bondad de las cosas sino a través del prisma que ofrece el oportunismo. Y aquí radica el por qué de la quiebra de los mas caros ideales.

La prensa alarmista ha manoseado tanto el respeto a la soberanía, que exagerando la nota, hemos concluido por no distinguir en donde está peligrando esa misma soberanía. Y así, mientras nos aferramos a defender líricamente, entintando papeles, las tierras amazónicas que precisa ocupar cuanto antes, nos oponemos a todo conato de colonización. Hemos falseado el valor de las tierras baldías y hemos confundido el dominio inminente del Estado en el territorio nacional con la concesión o adjudicación de lotes de ese mismo territorio, para cultivarlo, valorizarlo e

incorporarlo propiamente a la vida nacional. Y mientras salimos a las calles a vociferar y apedrear las ventanas, otros pueblos menos tropicales, menos retóricos que el nuestro, ocupan sus energías en surcar los ríos, en descuajar el bosque, en plantar una casa y tremolar una bandera! No se han escapado por desgracia ni nuestros más altos prestigios de la tribuna, de la prensa o de la milicia, de la tirada lírica de palabras sonoras, de la frase lapidaria que un día u otro se olvida o sirve de argumento para la irónica copla callejera. Y es así como queremos hacer patria!

Y si de ese terreno que pudiéramos tal vez llamar ideológico, aunque carente de ideas, pasamos al examen del desarrollo administrativo, tocamos en otro terreno erizado de absurdos. Matamos el ideal, con un encarnizamiento que no armoniza con el patriotismo que se alardea. Este es el caso del atentado de lesa patria que se ha cometido destruyendo en su iniciación la gran obra soñada por Proaño, por Luis Martínez, por Vacas Galindo, y que será defendida y continuada por cuantos espíritus nazcan abiertos a la luz de la verdad y sean susceptibles del sentimiento de la nacionalidad.

Es increíble que una obra de esa magnitud—un ferrocarril estratégico para la

defensa nacional—hubiere servido de carnaza para toda clase de explotaciones, se le hubiere desviado del rumbo, se le hubiere entregado a la ignorancia charlatana en vez de confiarla a técnicos experimentados y honorables.

Y no hay que decir nada, porque hemos encontrado en el Ecuador una bella fórmula para escapar a la sanción pública y presentarse de víctimas, siendo verdugos. A esa máscara indecente con la que creemos tapar todo estropicio, le hemos puesto un nombre: el personalismo. Y cuidado con arrancarles el harapo ante la espectación pública a los logreros, porque eso es personalismo. Pero los de la nueva generación no entendemos esa palabreja. Adoctrinados por teorías como las de Prada, no encontramos personalismo ni en el hogar ni en la tumba, cuando hay que arrancar una máscara o proclamar una virtud. El hombre se debe enteramente a la sociedad, y el personalismo, ese burlesco inventado por los pícaros, no debe servir de respeto, sino cuando realmente es respetable.

El empeño que he puesto en conocer y hacer conocer del público el desastre del ferrocarril al Curaray, está justificado, además del deber moral que tiene todo escritor de publicar la verdad, por dos razones de interés nacional: restituir el crédito de la obra; y laborar por la ad-

ministración de las provincias orientales.

No es manteniendo una farsa, como se restablecerá el crédito del ferrocarril de Ambato al Oriente. Es mejor denunciar una vez más el fracaso, pedir la eliminación de todo elemento de desprestigio y organizar una nueva cruzada en el país, para recuperar los fondos que sirvan para garantizar un contrato.

Los que siguen el desarrollo de los acontecimientos nacionales anotados diariamente por la prensa, no habrán olvidado que "El Día" denunció en junio de 1920, el hecho siguiente: un técnico extranjero de ferrocarriles fue a conocer el gran ferrocarril llamado de Ambato al Curaray, y no pudo callar la sorpresa que tuvo ante el absurdo que pudo examinar. El ferrocarril, en vez de seguir racionalmente la cuenca de un río que señala el desnivel y el camino, se le hace trepar a un cerro porque así lo piden los pobladores interesados. Y el ferrocarril abandona su curso y sube y sube, conquistando un obstáculo, a costa de mucho dinero. Una vez en la cumbre, no aciertan a bajar a la cuenca, y entonces emprenden en el desarrollo de una línea que semeja una enorme *esc* (*s*) doblemente repetida, sobre un terreno en parte rocalloso y en parte deleznable, sobre todo en las curvas de las *escs*. A esa doble o triple línea le han puesto en los informes un nombre consolador: el desarrollo *económico*.

Pues el técnico en referencia denunció que era más económico abandonar el absurdo proyecto, *ya que el trabajo sabemos cómo se ha realizado!*, porque el abandono de todo el trazo, conservando sólo el ramal a Pelileo, es más *económico*, que conservar en el principio de una línea de ferrocarril estratégico, un absurdo técnico que en el desarrollo de la obra significaría un aumento considerable en los gastos de explotación de la línea.

La prensa se apasionó en la discusión; la opinión ambateña se produjo en magníficas colaboraciones [de Omega y Wolfín] y todos pidieron el examen técnico y el abandono del absurdo.

¿Y cuál fué el resultado? El Congreso, con esa omnisciencia y poder que ha hundido al Ecuador, determinó enviar una comisión de su seno para que examine aquello, y el Patate y Baños se sorprendieron muy luego con la visita de jóvenes poetas, de médicos alegrísimos y de neófitos de capa de coro, que volvieron, naturalmente, ¡encarnados! Y las cosas continuaron como antes.

Existe, además, un prejuicio, que llamaré *el prejuicio oficial*, consistente, en que el Gobierno no ha querido dar término a la farsa, por el *qué dirán*; que se diga que se trabajan aún cuando todo vaya a parar a cualquier parte, ferrocarril y dinero, menos al Oriente. Una preocupación que ha favorecido el desastre, con informes técnicos conciliadores.

Por otra parte, ha contribuido también a quitarle interés nacional a la obra, con menoscabo o supresión de las contribuciones, el hecho de haberse empeñado en hacer aparecer la obra del ferrocarril de Ambato al Oriente, como una obra provincial. Las polémicas lugareñas y el desvío a Pelileo han contribuido a establecer este criterio. Interesa, pues, reaccionar la opinión para que el ferrocarril vuelva adquirir el predicamento de obra eminentemente nacional, en la que deben estar interesados los ecuatorianos de todos los confines de la República y restablecer y devolver los impuestos que se han creado para esta obra.

Pero el restablecimiento de ese crédito tiene que empezar declarándose formalmente la suspensión de la obra: nombrando un interventor o empleado así que mantenga el tráfico del ferrocarril; acreditando uno o varios técnicos que estudien la manera de financiar un contrato, y devolver al público la confianza, que la ha retirado totalmente de dicho ferrocarril. Esto por lo que toca al restablecimiento del crédito.

Que, refiriéndose al contacto directo de la administración de las provincias orientales y de los caminos por Baños, no es preciso que anote, que mi intervención en el estudio de estas cuestiones está íntimamente ligado, con el desarrollo de la administración política, ya que, solamente por la encañada del Pastaza es posible dominar toda la extensión territorial compren-

dida entre el Sucumbíos, el Napo, el Pastaza y el Morona.

El camino de Baños, mantenido en la Colonia para dirigirse a Canelos, constituye en el Ecuador Central la puerta única que da acceso al Oriente en la referida zona.

Por el camino de Baños, convertido en ruta de ferrocarril, y merced a la obra de los exploradores que han ido descifrando en el laberinto de las selvas, la complicación de sus comunicaciones, podrá ir al Amazonas todo el contingente civilizador de las provincias de la costa hasta Guayaquil inclusive, y de todas las del Norte hasta la del Chimborazo.

La naciente población de Mera, será mañana, lo que hasta hoy ha sido Baños: el primer escalón para penetrar a la zona o provincia Norte Oriental. Desde Mera irán las caravanas al Morona, dominando las inmensas llanuras de Macas, los que sigan la "Vía Proaño".

Desde Mera irán a Canelos y el Curaray, los que sigan la línea imaginada por Luis Martínez, para el ferrocarril.

Desde Mera irán directamente al Napo navegable, los que sigan, humildad a un lado, la ruta "Jaramillo Alvarado", cuya importancia no necesita ya demostración, por haber sido adoptada.

Y por Baños y Mera, repito, sólo es posible dominar y defender la soberanía en la sección Norte Oriental.

Para ir rectamente al Marañón, tenemos

la ruta transamazónica por el Zamora, que constituye en el Sur, lo que el Pastaza en el Norte, el camino señalado por Dios para defender la Patria.

Estudiemos el transamazónico.

VIII

Nuevas proyecciones del contrato peruano Duns-
muir.—Estudio de los ferrocarriles al Ucayali y Marañón.—Las enormes dificultades que opone la naturaleza del territorio.—Una polémica interesante.—Datos y cifras que no hay que olvidar.—El trasamazónico ecuatoriano supera a todo proyecto peruano.

En la primera parte de este estudio he apuntado las bases de la concesión peruana "*Dunsmuir*", relacionada con la construcción de ferrocarriles al Oriente y la adjudicación, de más de veinte millones de hectáreas de tierras baldías, en la hoya amazónica.

Al margen de esta negociación que afecta directamente al porvenir del Ecuador, he recapitulado algunos tópicos íntimamente ligados con el estudio de la referida concesión, ya en lo que toca al recuerdo de las iniciativas y exploraciones del General Víctor Proaño, autor de un proyecto del ferrocarril interoceánico en el Ecuador, ya a las labores patrióticas de don Luis Martínez para realizar el ideal de Proaño, y

por fin el proceso del llamado ferrocarril de Ambato al Curaray, en los períodos de la negociación financiera por contratos, y en el fracaso de la administración directa del Gobierno.

Por la comparación de la negociación ferroviaria "*Dunsmuir*" con los conatos relativos a contratarla línea al Curaray, se ha comprendido demasiado tarde tal vez, que no hubo motivo para poner obstáculo a la administración política que trató de negociar la construcción de un ferrocarril al Amazoans, a base de la concesión de tierras baldías. El Perú no solamente desprecia la preocupación de que se afecta a la soberanía entregando la montaña inculta, para que sea explotada, capitalizada e incorporada real y positivamente al territorio, sino que paga esta obra con la explotación por largos años, de los ferrocarriles construídos y por construirse en todo el territorio peruano, amén del monopolio de la explotación del tabaco que también concede a la empresa "*Dunsmuir*". No se olvide también que el Perú tiene organizada desde hace muchos años una Compañía Recaudadora de impuestos que gana un porcentaje de comisión, y por este medio ha logrado el Gobierno regularizar el cobro de sus rentas y sentar las bases de su estadística hacendaria. El Ecuador no ha podido ni organizar el estanco del aguardiente y el tabaco confiando la operación a una Recaudadora, por respeto a la soberanía....!

Para el cabal conocimiento de la negociación peruana, es preciso conocer los antecedentes de las gestiones hechas para haber llegado a solucionar las rentas indicadas en el contrato "*Dunsmuir*" para la construcción de los ferrocarriles al Oriente. Por que en el Perú ha sido estudiada esta cuestión de las rutas con mayor serenidad y gran acopio de datos técnicos. Y sobre todas las consideraciones de orden puramente sentimental, por no decir regional, ha privado la urgencia de peruanizar el Oriente, como repite a cada paso en sus estudios el señor Alejandro Garland.

Tres son los ferrocarriles relacionados con el Oriente que figuran en la concesión "*Dunsmuir*": 1° Línea de Chimbote al Ucayali, longitud 660 metros, construido 67, localizado 80, por construir 573 kilómetros; costo aproximado 2.500.000 libras peruanas; 2° Línea de Eten a Puerto Limón, río Marañón, 606 kilómetros por construir; 3° Línea de Puerto Limón a Yurimaguas, en el río Huallaga, 200 kilómetros por construir. Estos ferrocarriles forman parte de la red que se extiende a lo largo de la costa peruana, desde Paita y Eten hasta Moquegua, y en el Interior desde Arequipa hasta el Cuzco y desde Lima hasta el Cerro de Pasco.

El esfuerzo de las empresas ferroviarias del Perú para vencer el paso de las cordilleras es enorme. Concretándose a los ferrocarriles al Oriente, empezando por el

Ferrocarril Central de la Costa al Ucayali, transcribo algunos trozos del importantísimo informe técnico del Ingeniero Dr. Enrique J. Dueñas, que realizó en 1919 el estudio del reconocimiento de las rutas apropiadas para proyectar la línea de ferrocarril entre la Costa, Oyán y la Montaña, que dice: "Para comprenderlo quebrado del territorio en cuestión no se necesita más que decir que a los 120 kilómetros de la ribera del océano se alza la cresta de la cordillera de los Andes a 5.000 metros y pico sobre el mar, la cual se muestra toda abrupta y cubierta de nieve perpetua por grandes trechos. Para franquear la cordillera de los Andes por esas comarcas se aprovecha de sus cuellos naturales que no bajan de 4.600 metros de latitud como se verá luego".

El referido ingeniero estudió trece rutas de penetración al Oriente, en el sector comprendido entre Supe y Chancay, con dirección a Huanuco y al Cerro de Pasco y, de las trece rutas reconocidas, preconizó como la mejor la línea Puerto Huacho—La Tablada—Pasco en la que sólo se llega a la altura de 4.410 metros sobre el nivel del mar.

La ruta directa para comunicar Huanuco [sobre el río Huallaga en el Oriente] con el Océano Pacífico dió este resultado: "El recorrido de esta ruta nos hizo conocer que se necesitaba cruzar tres cumbres para ir de Supe a Huanuco, pasado por Huallanea,

que son: con sus altitudes respectivas, la de Cuneush, a 4.500 metros; la de Paucullo, 4.050 metros y la de Quichapitec, a 3.970 metros. Esta ruta representa, en subidas y bajadas un total de 5.118 metros".

Y como no satisficieran las dos anteriores, escogidas entre trece rutas diferentes, se optó al fin, por la misma del Cerro de Pasco que se intentaba evitar: "Habiendo puesto en evidencia, dice el Sr. Ingeniero Dueñas, la existencia de una ruta natural (4.200 metros!) para comunicar la costa con la selva, debida al nudo de Pasco, restanos sólo hablar de lo que representa su kilometraje y para lo cual aprovechamos de las cifras obtenidas por diferentes reconocimientos que merecen crédito, así tenemos: Puerto Chancay—Ninacaca..... 180 km. Ninacaca—Pucalpa..... 400 „

Total..... 580 km.

Si se compara esta cifra, con las distancias que imponen salvar todas las otras rutas vecinas, se verá que las aventaja; tanto más que su punto terminal, esto es Pucalpa, está sobre el río Ucayali en condiciones excelentes para servir de término a una navegación permanente".

Como es natural, esta ruta del Cerro de Pasco ha tenido sus defensor y sus impugnadores.

El debate más interesante es el suscitado en 1913 entre los señores Enrique Coronel Segarra y Juan E. Durán. El pri-

mero es el mantenedor de la línea Paita Marañón, con prelación sobre toda otra ruta, y el segundo defiende la línea del Callao a Iquitos por Huanuco. Anotemos los puntos culminantes de la discusión, muy ilustrativa para el intento de este estudio.

Refiriéndose a la exploración de Dn. Antonio Mesones Muro, muy conocido por sus viajes intrépidos, dice el Ingeniero Coronel Segarra: "Con los resultados obtenidos por el señor Mesones Muro, tendríamos que un viaje a Iquitos podría hacerse en esta forma:

Callao a Etén [252 millas] a vapor.....	23 horas
Etén a Ferrañefe o Lambayeque [tren].....	24 ... 1 día
Ferrañefe a Bellavista.....	3 "
Bellavista a Puerto Meléndez	1½ "
Puerto Meléndez a Iquitos..	2 "
Total.....	7½ días

Desde luego ésta no es sino una hipótesis del señor Coronel Segarra, brotada bajo la impresión del viaje forzado del señor Mesones Muro, quien hizo un viaje expreso de Lima a Iquitos por Etén en diez días, pero sin que exista *una apuesta*, se recorre el trayecto en 20 días.

"La expedición Mesones Muro ha despertado la emulación laudable, dice el Sr. Segarra, de comprobar que existen otras

rutas por las que se puede hacer el viaje también en diez días o menos. Tal se anuncia la de Huanuco por el Mairo. Comparadas las dos rutas, la de Paíta con la de Huanuco, se ve que la diferencia en distancia y tiempo es favorable a la primera. *Suponiendo* construídos los ferrocarriles de Paíta al Marañón y al Ucayali por Huánuco, tendríamos:

Línea Paíta-Marañón	km.	días
De Callao a Paíta (navegación)	796	1½
De Paíta a Puerto Meléndez [tren]	560	1
De Puerto Meléndez a Iquitos [lancha]	871	1½
	2.227	4

Línea Callao a Iquitos por Huánuco	km.	días
De Callao al Cerro (tren)	354	1½
Del Cerro a Huánuco (tren) ..	106	"
De Huánuco a Puca Allpa [tren]	390	"
De Puca Allpa a Iquitos	1.760	3
	2.610	4½

El Senador don Juan Durán impugna al señor Segarra, no la importancia de la ruta, sino las dificultades, y dice a este respecto: "Así mismo, en la ruta de Paíta a

Borja, en el proyecto de ferrocarril, hecho por la casa Koppel, escoge la senda más corta de 560 kilómetros, pero sin agregar que por ella los estudios referidos *le imponen cuarenta kilómetros de cremallera*, lo que significa la desminución de la distancia, pero mayor costo en los fletes. Los estudios de la misma casa ponen, sin cremallera, la distancia de Paita a Calenturas, en 732 kilómetros, ("Boletín N° 7 del Cuerpo de Ingenieros, pág. 106")—"Al tocarse al punto de gradientes, se quiere imponer eternamente, al ferrocarril al Ucayali, un paso obligado por Galera (túnel del ferrocarril del Oroya a Pases, a 4.700 metros de altura), sin figurarse que este ferrocarril tiene otras salidas más ventajosas, y que seguramente las obtendrá. "Esto afirmaba el señor Durán en 1913. Las exploraciones del Ingeniero señor Dueñas en 1919, que he referido, comprobaron definitivamente que el paso por el Cerro de Pasco, era obligado para ir al Ucayali, esto es, a 4.700 metros de altura. Y en cuanto a la mayor altura en la línea de Paita al Marañón, comparada con la de Pasco, afirma el señor Coronel Segarra que en Matucana se llega a 2.300 metros, mientras que por el Oroya a 4.700 metros.

Concluye anunciando el referido técnico, como nota de alarma, que el Gobierno del Ecuador ha firmado un contrato el 17 de mayo de 1913 con don Julián Fabre para el estudio de una vía férrea entre Puerto

Bolívar y un punto navegable del río Zamora, pasando por Zaruma y Loja, en una línea paralela a la frontera, subrayando gráficamente en un croquis que acompaña a su estudio, que la citada línea de Fabre tiene la extensión hasta Zamora de 190 kilómetros, y hasta la boca del Santiago de 345 kilómetros, extensión pequeñísima, comparada con las líneas peruanas.

IX

Del cercado.—Las opiniones científicas acerca del Ferrocarril Transamazónico.—Ventajas comerciales y políticas.—La ruta de don Reduindo Garrido.—La Cédula Real moderna, el ferrocarril al Marañón.

Aun cuando en artículos posteriores tendré que subrayar nuevamente el examen comparativo de las rutas peruanas al Ucayali y al Marañón, es preciso dejar sentado como principio irrefutable que la vía Paita-Marañón es de mejores condiciones para un ferrocarril, que la vía central al Ucayali, según se ha comprobado por los estudios de los ingenieros señores Juan M. Scold, G. M. von Hassel, Jorge W. Pearse, Enrique Coronel Segarra, y las exploraciones de don Antonio Mesones Muro. El primero procedió en 1890 al estudio de la línea indicada, por encargo del señor Herbert Tweddle quien desde que se estableció en Talara (Tumbes) comprendió la importancia de unir el Amazonas con el Pacífico. El segundo en 1902 hizo el estu-

dio de todo el trayecto por encargo de una institución alemana. El tercero por orden del señor Mac Cune representante del grupo de capitalistas norteamericanos, constructores del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, y el último en calidad de diputado por el Departamento de Piura. También la casa Koppel ha realizado un estudio técnico. Con lo que se demuestra la forma cómo el Perú se ocupa de esta cuestión importantísima, vital para la ocupación del Oriente.

En el Ecuador, no tenemos sino los estudios que han realizado por su propia cuenta las Compañías "Franco-Holandesa, representada por su director M. Julián Fabre, y la South American Development C^o. de Zarumapor lo que toca la vía del río Jubones. Puede también considerarse como factor técnico valioso el informe sobre el ferrocarril intercontinental. Los demás contratos o proyectos de contrato como el de Chambost, Morley y el Sindicato Chileno fueron realizados de *memoria*, sobre hipótesis o quizá a base de un *bluf* preconcebido.

Por lo mismo que el Ecuador carece de estudios técnicos definitivos de su Transamazónico, si se exceptúan los indicados, no se ha apreciado su importancia en todo lo que es y lo que significa, y voy a usar de los juicios recaídos en el Proyecto Paita-Marañón, paralelo, aunque en condiciones desventajosas, al ferrocarril ecuatoriano Puerto Bolívar-Zamora-Marañón, para exaltar hasta la evidencia la bondad del Transma-

zónico, exaltación de la verdad que señala al mismo tiempo las pérdidas que sufrirá el Ecuador en su defensa, en su comercio, en su porvenir, en una palabra, si el Perú realiza antes que nosotros su ferrocarril.

Ya Humboldt predijo: "que la hoya del Amazonas sería la cuna de una gran civilización". Y; Agassiz, acentuó el pronóstico con esta afirmación: "No corozco país en el mundo más rico, más salubre y más propio para llegar a ser foco de una numerosísima población, que el magnífico valle del Amazonas"

Ahora bien, quiere permitirme el ingeniero Coronel Segarra, usar de las citas puestas al margen de uno de sus estudios acerca del ferrocarril de Paita al Marañón? Mil gracias.

Cuando en 1906 Mr. Elihu Root hizo su gira por el continente Sudamericano, entre los agazajos brindados por el Perú, fue invitado por el Ministro de Relaciones Exteriores a una excursión por el ferrocarril de la Oroya, "el ferrocarril entre las nubes", como le llaman los yanquis; pues en su excursión, y en el banquete dado en el mismo tren, en Matucana, dijo Root: "Yo creo señores, que la influencia del genio americano que alcanzó la realización de esta gran obra, se ejercerá de nuevo muy pronto y que podemos considerarla como la precursora de obras tan importantes como la de unir por rieles el Puerto de Paita y el río Marañón en el

Norte, y el de Mollendo y el de Madre de Dios en el Sur”

El Presidente de la Universidad Católica del Oeste de los Estados Unidos, P. Zaham, hombre de ciencia, explorador y escritor, en su travesía del Pacífico a Iquitos por Cajamarca, al llegar a Moyabamba, hizo un extenso telegrama al Presidente de la República del Perú, y admirando las riquezas de la hoya amazónica decía: “Me apresuré a predecir la futura grandeza del Perú, después de haber visitado solamente las partes Sur y Centro del país; ahora que he visto la parte del Norte y *esta parte Oriental*, estoy más que nunca convencido de que mis predicciones serán realizadas en un próximo futuro. En ningún país del mundo he visto un terreno más fértil ni un clima más delicado y encantador. Cuando sea construido el ferrocarril de Paita al Marañón que es, en mi opinión, de la mayor importancia comercial, pues abarcará todo *el comercio del Alto Amazonas*. Y así las líneas férreas, las colonias y las manufacturas serán la realización de la gran profecía del eminente Barón de Humboldt cuando decía, que el alma del Amazonas estaba destinada a ser algún día el centro de la civilización del mundo”.

El ingeniero Reginald Enach, miembro de la Real Sociedad Geográfica de Inglaterra, autor de la obra “Los Andes y el Amazonas” dice: “Se proyecta una serie

de importantes líneas de ferrocarril para unir la costa del Pacífico por comunicación directa con los afluentes navegables del Amazonas. La situada más al Norte, y probablemente la más importante, es la que parte del Puerto de Paita al puerto ribereño de Limón, atravesando los Andes, con una longitud total de 660 kilómetros. La más notable ventaja de esta línea es que cruzará los Andes a la reducida altura de 6 600 pies, y terminará en el principal tributario del Amazonas o Marañón, como se domina este lugar. Es un hecho poco comprendido por europeos, que la vasta región fluvial del Amazonas penetra a través de todo el continente de Sud América hasta el pie de los Andes, y que la navegación a vapor, casi de 3.000 millas de largo puede extenderse hasta unas 225 millas del Pacífico”

Mr. Percy I. Martín, miembro de la Real Sociedad Geográfica de Londres dice: “El puerto de Paita tiene especial importancia en vista de la proyectada construcción de un ferrocarril trasandino que atravesaría la región del Norte, en el paralelo 5, latitud Sur. Conforme a este plan, este ferrocarril uniría el puerto de Paita con un puerto del Marañón, conectando el Océano Pacífico por comunicación directa con el más hermoso y navegable río del mundo, el Amazonas, y en un punto desde el cual la navegación es fácil y libre en toda época. Las venta-

jas para el comercio de la República peruana, resultantes de este ferrocarril, serían que ofrecía una salida más para su comercio europeo; transporte fácil de víveres para Iquitos desde la costa y un viaje a Liverpool vía Pará, *en diez y ocho días en vez de cincuenta días*. Este ferrocarril desde el Alto Amazonas al Puerto de Paita ha sido ya comparado en su importancia con el del ferrocarril del Cabo de Buena Esperanza al Cairo, porque indudablemente colocará a Nueva York, vía Panamá, a doce días de la rica cauchera de Sud América ecuatorial”.

El doctor J. H. Mazons, viajero y explorador norteamericano, en su obra “Recorriendo los Andes y el Amazonas” dice: “Hace años que el pueblo del Perú ha contemplado la unión de las aguas navegables del Alto Amazonas con el Pacífico. La verdad es que desde 1843, poco después de la construcción de los primeros ferrocarriles en Inglaterra y los Estados Unidos, un señor Reducindo Garrido, peruano, concibió la idea de construir un ferrocarril entre Paita y Sant Yago de Borja, puerto en la orilla izquierda del Alto Amazonas cerca del célebre Pongo de Manseriche. Y por extraordinario que parezca, la ruta trazada por Garrido para esta vía, fue casi idéntica a la favorecida hoy, después de un completo estudio, después de haberse recomendado otras rutas, por di-

versos ingenieros de los más competentes en su profesión”

“Lo más notable en la ruta de Garrido es la reducida altura para cruzar los Andes. La cordillera siempre se ha considerado como una serie de crestas elevadísimas en toda su longitud, desde Panamá hasta Patagonia. Por regla general, la cadena es muy elevada. Su altura media es de 11 mil pies; pero *existe esta depresión al Este de Paita* que parece providencialmente señalada para el paso de un ferrocarril entre el Pacífico y el Monarca de los ríos. Este paso, cerca del pueblo de Huarmá, es tan sólo de 7.000 pies sobre el nivel del mar; pero *un corto túnel*, a través de la cordillera reducirá esta altura a menos de *cinco mil pies*”.

“El largo del ferrocarril proyectado de Paita al Marañón sería *menos de 400 millas*.

“Pero las mayores ventajas provenientes de la construcción de tal ferrocarril daría como resultado colocar la inmensa cuenca del Amazonas en contacto inmediato con los grandes centros comerciales de los Estados Unidos y esto sería efectivo después de completarse el canal de Panamá. Entonces se podría atravesar de Nueva Orleans a Paita en *seis días*; y a Iquitos, el mayor emporio comercial del Perú en el Amazonas, en *nueve días*, mientras que el tiempo empleado hoy en un viaje desde Nueva Orleans demora *a lo menos un mes*”

“Por grande que sea la importancia del ferrocarril de Paíta al Marañón para el comercio mundial, su valor para el Perú será imponderablemente mayor bajo el aspecto político. Concluído el ferrocarril, el viaje de Lima a Iquitos podrá hacerse en *cuatro o cinco días*. Tal como está hoy, el Oriente se encuentra prácticamente en el Perú, aislado del resto de la Nación”.

“Para el arreglo de disputas, concluye el doctor Mozans, científico y explorador,— el ferrocarril de Paíta al Marañón— valdría muchísimo más que todas las *Cédulas Reales* a que pueden apelar las naciones rivales’

Huelga todo comentario.

X

¿La República del Amazonas?—El plan estratégico peruano contra el Ecuador a base del ferrocarril de Paíta al Marañón.—La situación del Brasil.—Según el señor Coronel Zegarra, sólo el ferrocarril solucionará la cuestión de límites —Leyes y contratos peruanos acerca del Trasmamazónico.

Además de las razones aducidas en los artículos anteriores acerca de la importancia del ferrocarril de Paíta al Marañón, por los publicistas peruanos y los técnicos extranjeros mencionados, don Alejandro Garland, en su estudio “El ferrocarril del Norte” despierta la atención de su país acerca de un peligro: *La República del Amazonas*.

“Lo diremos por última vez, dice el señor Garland, mientras continúen las provincias que forman el departamento de Loreto, haciendo vida comercial política y social, independiente del resto de la comunidad peruana, existe el peligro de que se separen de la patria, una vez que esas comarcas hayan alcanzado cierto grado de prosperidad y desarrollo; y lo que sería aun más sensible, que los habitantes de ese departamento se dejaran seducir por los estados vecinos que hoy forman parte de la confederación brasilera, y que aspiran a formar entre sí una nueva confederación, con el título de Gran República del Amazonas”.

“No creemos que sea un peligro imaginario, continúa Garland, tenemos conocimiento de las tendencias y aspiraciones de los Estados de Amazonas (capital Manaus), y de Belén (capital Pará) que actualmente forman parte de la confederación brasilera..... No olvidemos la actitud de estos Estados al surgir el conflicto del Acre, y tampoco, que una parte no pequeña de su actual prosperidad, emana del comercio sustentado por la explotación de las riquezas de nuestra montaña”.— “Ahora bien, es preciso reconocer que *el único modo* de restituir radicalmente este orden de cosas y conjurar los graves peligros, inmediatos o lejanos que de él se derivan, es la construcción de un ferrocarril en condiciones tales, que haga posible, comercialmente hablando, desviar hasta el Pacífico (Paita) todo al Oriente

comercial de la vasta zona del Oriente peruano, hoy de obligado tránsito por el Brasil, sustentando a la vez el desarrollo de ese lucrativo comercio interno entre la cuenca del Amazonas y el litoral del Perú. Y es preciso admitir que la única vía capaz de realizar este programa, es la de Paita a Puerto Limón"

Otro de los puntos interesantísimos de los estudios peruanos, es el relacionado con la defensa de la frontera, en el caso de un conflicto internacional con el Ecuador. Es preciso conocer este criterio.

"El núcleo de resistencia, dice Garland, que estas secciones territoriales (Lambayeque, Piura y Cajamarca) podrían presentar en caso de que una nación extranjera, vecina, amenazara el territorio nacional por el Norte, sería por sí solo suficiente para rechazar todo conato de invasión y aun para defender de una manera permanente nuestra extensa frontera septentrional, independientemente de la circunstancia de que estuviere o no bloqueado el puerto de Paita por naves enemigas. Véase, pues, por lo que dejamos dicho y por lo que la experiencia nos enseña, durante los treinta años que tiene de construido el ferrocarril del Sur, que el argumento aparatoso que se invoca por algunos contra el ferrocarril del Norte es simplemente un argumento de efecto que no resiste el menor análisis. Argumento que ha llegado hasta a perturbar el claro

criterio de algunas personas, quienes alegando que el Gobierno no podría vigilar y hacer sentir su acción administrativa en Loreto con la rapidez deseada, por razón de tener que usar la línea marítima desde el Callao a Paita, antes de poder utilizar el ferrocarril proyectado. Esto equivaldría a decir, que el Gobierno no puede ejercer su acción inmediata en los departamentos de Arequipa y Puno por tener que emplear previamente la línea marítima desde el Callao a Mollendo, (frontera actual con Chile en Tacna) para enviar a esas regiones los elementos que fueren necesarios."

Y como se arguyera que el ferrocarril de Paita atraviesa Jaén disputado por el Ecuador, el señor Garland, concluye: "Qué aliciente puede constituir para el Ecuador poseer el trozo interandino de un ferrocarril sin una salida propia? Lo que dá importancia al trozo del ferrocarril de Jaén son los 200 y tantos kilómetros que lo ponen en comunicación con el Pacífico, y los otros 300 kilómetros que le comunican con el Amazonas, desde el cual en toda época del año, es libre y franca la navegación para vapores de 6 a 7 pies de calado".

Pero al referirse a la cuestión internacional con el Brasil, dice: "Supongamos que por desgracia se interrumpian nuestras buenas relaciones con el Brasil, *cerrada para el Perú la única entrada a su vasta región del Oriente por el Pará*, una simple cañonera brasilera bloqueando a Iquitos o

Leticia sería suficiente para dejar paralizada la acción del Perú, pues los elementos fluviales que se pudieran llevar al Amazonas desde Lima por el Alto Ucayali, nunca podrían ser suficientemente poderosos para romper el bloqueo de Iquitos y mantener franca la navegación por el Amazonas”

El señor Enrique Coronel Zegarra refiriéndose a este aspecto estratégico dice: “El término de la línea férrea, sea este en Calentura, Puerto Meléndez o *Boca del Santiago*, según los últimos estudios, será forzosamente un puesto de depósito, ampliamente surtido, y oficina central proveedora para la zona militar a que corresponde; allí se establecerá una dependencia de la Jefatura de Iquitos para la flotilla de lanchas que, es indudable, incrementará grandemente el Estado, estableciéndose tráfico diario constante, comercial y oficial entre los dos puertos fluviales, pues en ese trayecto se encuentran los puertos de las vías de navegación para el centro y Sur del territorio de la República—el Ucayali y el Huallaga—y para el territorio del Norte los puertos de las vías fluviales del Morona, el Pastaza y el Tigre. Será pues un puerto naval-militar, uno de los extremos de la base estratégica fluvial cuyo otro extremo será Tabatinga, quedando como centro de la base la capital Iquitos. En el puerto de depósito y en Iquitos debido a las facilidades que proporcionaría el ferro-

carril, podrían reconcentrarse en quince o veinte días, de 3,000 a 4,000 hombres de las zonas militares primera y quinta, y esto se verificaría aun en la peor condición que se presentara—bloqueando el puerto de Paita—siendo necesario, para dar mayores facilidades la prolongación del ferrocarril de Lambayeque, por Motupe, para empalmar con el ferrocarril al Marañón. Como se comprende, ningún otro ferrocarril ofrece condiciones tan brillantes de una sólida base estratégica casi inexpugnable. ¡Cuán distinto, concluye el señor Coronel Zegarra, habría sido nuestro tratado con el Brasil, si desde que se dio la ley de 1904 se hubieran empleado en el ferrocarril del Marañón las energías gastadas en los demás que señala esa ley! *¡Cuán fácil sería arribar a un tratado definitivo con el Ecuador y Colombia si estuvieran ya colocados los rieles entre Paita y el Marañón!*"

Ha sido indispensable hacer las transcripciones precedentes por constituir material documentario insustituible en investigaciones del género que me ocupa, y al que sabré referirme oportunamente.

Y tan arraigada, tan profunda es la convicción peruana acerca de la importancia del ferrocarril de la frontera con el Ecuador, que los hombres de Estado han atendido esa convicción para traducirla en leyes y contratos que conviertan en realidad la aspiración.

En 1874, el Presidente don Manuel Pardo promulgó la ley que autoriza al Gobierno: "para que haga practicar los estudios de la prolongación de la línea férrea hasta el puerto llamado Limón del río Marañón, en el Departamento del Amazonas, por las provincias de Huancabamba y Jaén. En 1901 expidió una segunda ley, el Congreso peruano votando en el Presupuesto la suma de 2.000 libras para que el Ejecutivo mande a practicar los estudios de una vía férrea: "que partiendo de *cualquier punto* de la costa en el Departamento de Piura, fuera a terminar en la ribera del Río Marañón más allá del Pongo de Manserriche". El 30 de marzo de 1904, el señor don Manuel Candamo promulgó la ley cuyo artículo 15 dice: "El Poder Ejecutivo procederá a hacer los estudios y presupuestos de las líneas siguientes: A—De Huancayo al Cuzco— B—De un punto de la costa comprendido entre Salaberry y Paíta, a un punto navegable a vapor, en todo el año, en el Marañón o en uno de sus afluentes". El 22 de julio de 1904, firmó el Ejecutivo un contrato con la Pacific Company, para la construcción de un ferrocarril de vía normal que, partiendo de un punto de la costa, comprendido entre Paíta y Chimbote, llegue a un punto navegable más abajo del Pongo de Manserriche. Y por fin, cierra esta labor de estudio y de pre-

paración para un contrato definitivo, la famosa concesión *Dunsmuir* que ha motivado este estudio.

Analicemos, aunque sea siempre en forma sintética, las gestiones ecuatorianas para realizar el Ferrocarril Transamazónico.

XI

El Ecuador juzgado por el Coronel Perrier.—Los molles de hacer contratos ferroviarios.—En el panteón de los proyectos.—Preliminares del Transamazónico.—Un contrato de colonización.—Los hombres de la "Nave Negra".—Los prisioneros de Iquitos.—La época de los desastres.

El ya célebre Coronel G. Perrier, del servicio geográfico del ejército francés, y que formó parte principalísima de la última Comisión Geodésica que visitó al Ecuador en 1901, tiene publicado un importantísimo estudio "*los Ferrocarriles en el Ecuador*", en el que trata compendiosa, pero magistralmente, acerca de la evolución y vicisitudes de las vías de comunicación nacionales. Como el estudio es imparcial, resulta acervo; pero en todo caso hay entusiasmo por el progreso ecuatoriano, no embargante el tanto de ironía y de pesimismo que, en lo relativo a la reconquista del Oriente rebela en algunos capítulos. Por lo demás en su género, el estudio es comple-

to y verdadero. Creo que aun no ha sido publicado en español.

Refiriéndose a la manera de contratar ferrocarriles en el Ecuador, manifiesta que toda negociación está calcada sobre estos dos modelos:

"El Congreso decreta la construcción de una vía férrea y dá para los gastos ciertas entradas del Estado que provienen de tal o cual origen. Nombra una Junta encargada de los fondos y de dirigir los trabajos. Los fondos son generalmente insuficientes, o bien en las revoluciones son dispuestos de otra manera. *Ningún ingeniero bien competente está en el lugar para vigilar los trabajos. Y si al fin han comenzado un poco, un buen día se detienen, falta plata*".

"Otras veces, es un hombre de negocios extranjero lo más a menudo, más rico de experiencia adquirida en el transcurso de numerosos viajes, que de capitales, el que solicita la empresa de la línea, prometiendo reunir los fondos necesarios y constituir una sociedad. Este firma un contrato ad-referendum, comprometiendo al Gobierno y al contratista bajo reserva de la aprobación del próximo Congreso. Este contrato, a menudo incompleto, no olvida algunas estipulaciones esenciales: trenes expresos gratuitos para el Presidente, su familia y los ministros; media tarifa para los militares, marinos, agentes de policía y sus

bagajes, armas, caballos; renuncia del contratista a toda reclamación diplomática, conforme a la Constitución, etc., etc., etc. O el Congreso no aprueba el contrato o lo aprueba con algunas modificaciones; en este último caso existe siempre una cláusula según la cual el contrato se encuentra nulo si los trabajos no comienzan en una fecha determinada".

"El contratista se agita, hace un viaje a Europa o a los Estados Unidos y constata que raros son los capitalistas dispuestos a poner sus fondos en la empresa, raros los ingenieros que quieren comprometerse. El plazo expira y el contrato va a unirse a los decretos, contratos y adjudicaciones que han tenido ya la misma suerte".

El retrato es de mano maestra ¿verdad? Y sólo falta algunas variantes, como la del robo y el derroche en las obras que se realizan por cuenta directa del Gobierno; y, en el porcentaje que se paga a los empresarios sobre todo gasto hecho con dinero del Estado, como en el famoso contrato Koppel, la más poderosa fórmula que se ha imaginado para sustraer de los fondos de los ferrocarriles, todo el dinero que se desee, en la compra de los materiales recargados ya de precio, y en porcentaje sobre toda inversión, inclusive el sueldo de los empleados!

La descripción del señor Coronel Perrier me ha evitado repetir *las bases* de los distintos contratos que se han realizado para

emprender la obra del Ferrocarril Transamazónico, y aun la parte protocolaria, diré así, de las leyes dictadas por los Congresos sobre esta materia. Me limito, pues, a enumerar las leyes y los contratos y contratistas, en orden cronológico, para luego analizar el contrato único, vigente sobre la materia: la concesión a la *Compañía Franco Holandesa* constituida por el ciudadano francés Mr. Julián Fabre.

Estudiando detenidamente la legislación y los contratos acerca del ferrocarril de la frontera austral, se descubre que desde 1870 hasta 1911, sólo se trató de realizar un ferrocarril de Puerto Bolívar a Cuenca, a Azogues, a Machala, a Zaruma, pero no se pensó ni remotamente en la provincia de Loja, en estas empresas; esta circunstancia confirma el antiguo apotegma lojano: el límite del Ecuador está en Jubones, y el de la provincia de Loja en Macará, con lo que se ha significado el abandono total de una provincia y de una frontera!

Refiriéndome a las leyes y contratos principales recordaré que en 1878, en la administración del General Ignacio Veintemilla, la Asamblea Nacional, autorizó al Ejecutivo para que contrate con los señores Wolf y Spyer la construcción de un ferrocarril entre Machala y Cuenca, con la subvención por el Estado, de 10.000 pesos fuertes por año. En 1884 el Congreso autorizó el contrato con el General Juan Antonio Medina, para que construya un fe-

rocarril desde Machala a Azogues, pasando por Cuenca. El Gobierno subvenciona a la obra con 40.000 pesos fuertes anuales. En este mismo año (1884) se aprueba un contrato celebrado entre el Gobierno provisional de Quito y los señores Manuel Federico Muñoz y doctor José Peralta, apoderado de Gustavo Wilsczynski, para la construcción de un ferrocarril de vía angosta de Santa Rosa a Zaruma. En 1890 el Congreso acepta la propuesta de los señores Alberto y Nicolás Muñoz Vernaza para construir un ferrocarril de vía angosta entre Puerto Bolívar y Azogues, atravesando la ciudad de Cuenca. El Estado garantiza el seis por ciento del capital invertido; y, por fin, en 1892, se autoriza por el Congreso la inversión de los fondos de agua potable de Machala, creados en 1871, para construir un ferrocarril urbano entre Puerto Bolívar y Machala, habiéndose ampliado la autorización en 1903 para extender ramales a El Pasaje, Guabo y Bellavista. Y aquí termina el primer período de incubación, diré así, del ferrocarril austral, para iniciarse en 1911, la gestión en pro del ferrocarril, no solamente a Cuenca, sino a Loja y al Oriente.

Es don Emilio Estrada el primer Presidente ecuatoriano (porque también hemos tenido presidentes extranjeros), que incorporó al programa del Gobierno el ideal mantenido en el campo ideológico, de aproximar la provincia de Loja a la vida

nacional, por medio de la construcción de un ferrocarril. Los contratos *ad referendum* celebrados el 8 de noviembre y el 6 de diciembre de 1911, con M. Julrán Fabre enuncian la nueva fórmula ferroviaria del Sur, escogida por el empresario que acababa de visitar la hoya amazónica, y que, de manera concisa y exacta, denominó: EL TRANSAMAZONICO, o sea la red ferroviaria que comunicaría el Pacífico con el Amazonas, eslabonando al paso las provincias orense, las azuayas y la de Loja, que guardaba desde la época colonial el secreto de la ruta a las tierras de Mainas y Jaén!.

Pero este contrato del *Transamazónico* tenía un antecedente: el contrato de colonización de la Región Oriental, celebrado el 5 de abril de 1910 por el General Eloy Alfaro, con el antedicho señor Fabre, quien procedió inmediatamente, sin esperar ni la ratificación del Congreso, a dar cumplimiento a su compromiso.

En efecto, la compañía que representaba el señor Fabre, atendiendo a una insinuación de éste, despachó desde Liverpool hasta Iquitos el primer contingente de colonos, cuyo jefe el capitán Van der Est, traía a bordo del vapor "Manco-Capac" que conducía a su gente, una lancha de motor, la "Henriette" para surcar el Morona, con los colonos europeos recién llegados.

Mientras la expedición avanzaba desde Europa con rumbo a nuestro Oriente, por

la vía del Amazonas, el señor Fabre, equipó una expedición, y marchó personalmente con colonos ecuatorianos a Macas; y formó tres centros agrícolas, uno en el Miasal, otro en la cabecera del Morona, y el último en la mitad del curso de este río, región en donde no existía entonces ni un sólo peruano: no era posible exigir mayor seriedad y abnegación en un contratista.

Pero como el mencionado año de 1910 fué también el de la exaltación patriótica por cuestión del fallo arbitral fracasado, esta coincidencia, impidió, como era de esperarlo, que se permitiera el paso de la expedición de Fabre por Iquitos, con rumbo al Morona. Ya en una ocasión anterior, cuando el mismo General Alfaro intentó introducir una lancha para el servicio del Gobierno ecuatoriano en la parte del Napo, comprendida entre el Aguarico y La Coca, las autoridades de Iquitos secuestraron la lancha; ¿cabía esperar que se permitiera el paso de la colonia franco-holandesa, perfectamente equipada según consta en los diarios de Iquitos de esa época que tengo a la vista? "*La nave negra*", "*Los embusteros*", "*Seriedades que dan risa*", "*Figuras claras*" son los títulos editoriales incendiarios, insultantes, en que se producen "El Oriente" "El Loreto Comercial", "El Tunchi" y otras publicaciones de Iquitos, al comentar la llegada de la colonia franco-holandesa con destino a Puerto

Sucre, Ecuador, ubicado en el Pastaza.

El señor Fabre bajó por el Morona a esperar la "Henriette" con los colonos europeos, que fueron ultrajados por las autoridades peruanas, razón por la cual presentó en Iquitos sus reclamaciones, pero el resultado fué que el Prefecto, don Francisco Paz Soldán, redujo a prisión a Fabre y Van der Est, se apropió de la lancha "Henriette", y después reembarcó a los expedicionarios y sus jefes con rumbo a Europa.

Y no sólo se contentaron con esto los peruanos, sino que enviaron comisiones expresas a apoderarse del material y destruir los asientos coloniales de la *Compañía Franco Holandesa* en el Miasal y Morona, y asesinaron a dos ecuatorianos de apellido Vargas y García, que hicieron resistencia al despojo.

Los diarios del Ecuador llenaron sus páginas muchos días con motivo de estos acontecimientos; M. Fabre fue inscrito en el número de las víctimas de nuestra reivincación nacional, y todo ha pasado al olvido a tal punto, que este recuerdo parecerá fantástico a muchos; pues no ha faltado posteriormente hasta el insulto para M. Fabre, llamándole farsante.....

La expedición del capitán Van der Est costó a la Compañía Franco-Holandesa, trescientos cincuenta mil sucres, y los trabajos de colonización en el Morona ascendieron a ciento cincuenta mil francos,

cantidades que no podrían tirarse al arro-
yo para representar *una farsa*, sino que
se gastaban con el propósito de empen-
dar trabajos de trascendencia.

Tan persuadidos estuvieron los presi-
dentes Alfaro y Estrada, de la honorabili-
dad y solvencia de los grupos representa-
dos por M. Fabre, y de la competencia y
seriedad de éste, que los dos presidentes
referidos, solicitaron el regreso de M. Fa-
bre, para que continuase sus gestiones co-
lonizadoras, prontos a facilitarle el paso de
la cordillera por medio de una vía férrea
de penetración; y como según el contrato
sobre colonización se le había concedido un
derecho de preferencia para el estudio,
trazo y ejecución de este ferrocarril al
Oriente, *para la defensa de las colonias*,
se formularon los primeros proyectos de
contratos para el Transamazónico en
1911, pero la caída de Alfaro, la muerte
repentina de Estrada, la traición de Mon-
tero, y el movimiento del 5 de Marzo,
de esa época aciaga comprendida en los
años 1911 y 1912, afectaron profunda-
mente las empresas representadas por el
señor Fabre, quien ha participado también,
sin motivo, de nuestros apasionamientos
y fracasos.

Archivados los proyectos de ferrocarrí-
les que enumeré al principiar estas líneas,
quedamos frente al Transamazónico Ana-
licemos este gran ideal.

XII

De la exploración de las rutas del Sur.—Las líneas de Huigra, por Azogues, al Paute; la línea de El Pasaje, por Jubones, a Cuenca y Paute; la línea de Puerto Bolívar - Zaruma - Marañón.—El deshaucio de la vía Jubones.—La importancia estratégica de la línea del Zamora.—Pruebas a los opositoristas.

Como ya expresé, después que el General Proaño habló al Ecuador en todos los tonos, y de todas las maneras acerca de su gran proyecto del Ferrocarril interoceánico Guayaquil-Baños-Morona, en 1861, solamente en 1904 resuena un nuevo clamor por un ferrocarril al Oriente, preconizado por don Luis Martínez y el P. Vacas Galindo: *la línea Ambato—Curaray*.

El aparente éxito de esta empresa, y el exclusivismo puesto por sus autores en las tesis sustentadas, que sólo concedían importancia a la línea cuestionada, con olvido o menosprecio de las líneas del Paute y del Zamora, tan importantes para ser estudiadas como la del Pastaza, estimuló la defensa concreta que hizo en 1907 el doctor Emilio Arévalo de la ruta del Paute, y en 1910 la campaña emprendida en la prensa, por el doctor Vicente Paz, el doctor Agustín Oueva y el autor de este estudio. Para este efecto publiqué, en Loja un semanario "*El Oriente*"; en él expuse como programa la defensa de la

ruta Zamora-Marañón, el camino de los conquistadores para el descubrimiento, conquista y gobernación de Mainas. En dicho semanario publicó el Dr. Agustín Cueva un importante estudio. "*El Canal interoceánico del Ecuador*", y en Guayaquil, el doctor Paz, decano de la prensa ecuatoriana, auspiciaba y prestigiaba desde las columnas de "*El Grito del Pueblo Ecuatoriano*" la obra de propaganda. En este mismo año, a propósito de la reunión del Congreso, concreté mi labor en un estudio "*Por Zamora al Marañón*" y lo publiqué en "*La Defensa Nacional*", diario que dirigía en esta ciudad don Manuel de J. Andrade.

Y esta reacción se justificó, porque si bien el P. Vacas Galindo mencionó por lo menos la línea del Zamora, don Luis Martínez hizo de ella completa omisión, y los dos propagandistas pospusieron en lo absoluto de la línea del Paute. "Además, dijo don Luis, es línea [la del Azuay a Guayaquiza] que cae muy al Sur y no prestaría al país todas las ventajas de otra que termine en el centro de la Región Oriental". (Conferencia en la Sociedad Jurídico Literaria). "Tiene el inconveniente, agrega, de terminar en el Santiago que no es navegable a vapor y desemboca en el Amazonas sobre el Pongo de Manseriche, barrera infranqueable para la navegación entre el alto y bajo Marañón".

El P. Vacas Galindo, explorador de

nuestro Oriente, y autor de una mala carta de la misma región, ya no pudo prescindir de las rutas del Sur, y por lo menos las menciona, aunque sea para impugnarlas. "Demos que se emprendiera el ferrocarril por el Zamora o por el Pante, por el Santiago o por el Morona, dice, y tendríamos que trasmontar toda la cordillera occidental, salvar la planicie andina y emprender el paso de la cordillera oriental, y por fácil que se quisiera suponer esta empresa, y por económica que se la considerara, y por corta que se la creyera, jamás tendríamos que trabajar menos de setenta leguas de longitud". (Conferencia en la Jurídico).

Ya los pueblos del Sur, podían agradecer, por lo menos, el honor de ser mencionados. Y los defensores de la ruta del Pante y los de la del Zamora se encargaron de pulverizar la objeción, probando con gran acopio de datos geográficos e históricos, la navegabilidad del Santiago y del Pongo de Manseriche por medio de pocas obras de ingeniería hidráulica fáciles de ejecutar en los meses en que bajan las aguas en el Alto Marañón; además, la línea férrea de Puerto-Bolívar, Zamora y Marañón sería de tan trascendental importancia internacional y reportaría tales beneficios al Ecuador, que sólo se le pudiera comparar el tráfico del Canal de Panamá, pues, controlaría con indudable ventaja, no solamente las líneas

peruanas de la concesión *Dunsmuir*, sino que canalizaría todo el tráfico del Pacífico con la Hoya del Amazonas hasta Manaos. No hay que olvidar, en efecto, que solamente durante cinco meses del año, el inmenso caudal del alto Amazonas permite la rápida navegación aguas arriba durante 24 horas diarias hasta Iquitos; y que en los demás siete meses del año, en que asoman los bancos movedizos de arena, no se puede surcar el río de noche, lo que dobla los quince días, en treinta y hasta 32 días de navegación desde Belem hasta Iquitos; razón por la cual el *Transamazónico ecuatoriano* tendría la preferencia para el tráfico, porque acortaría la distancia de 15 a 20 días para el tráfico comercial con toda la gran Región amazónica.

Es obvio decir que dicho ferrocarril sería en poco tiempo una de las vías más importantes de este continente.

En este estado de cosas encontró la cuestión la Compañía Franco-Holandesa, al contratar en 1911, el Ferrocarril Transamazónico, y por lo mismo que la designación definitiva de la ruta austral no estaba determinada, pues que se defendían con calor las líneas Puerto Bolívar-Jubones-Paute-Santiago, y la Puerto Bolívar-Zaruma-Zamora-Marañón, en lo primero que pensaron los contratistas, fue en ordenar se practiquen los estudios de exploración preliminares, para emprender en los trabajos.

Porque, aún cuando todos habían preconizado sin estudio previo la ruta del Jubones y el Paute, las sugerencias de los escritores lojanos fueron tan concluyentes, que el estudio se impuso como consecuencia lógica.

Por otra parte, la defensa de la tesis cuencana realizada por el doctor Emilio Arévalo en su folleto "*El Problema del ferrocarril al Oriente*"; estudio hecho en Petrópolis, con cálculos realizados sobre documentos peruanos, enuncia dos cuestiones: la prescindencia de la línea del Jubones, prefiriendo la de Huigra, y la declaración concreta de la importancia política de la línea del Zamora para penetrar al Oriente.

"Así para la línea del Morona, dice el doctor Arévalo, tampoco es ni puede ser Huigra el pasaje de partida de su ligazón, sino la boca del Azogues en el Paute, por donde tiene que seguir el ramal de Huigra a la ciudad de Cuenca". "Desde la confluencia del Azogues debe marchar el ferrocarril, continúa el doctor Arévalo, por la ribera izquierda del Paute, de suaves curvas y declive, (?) y seguir allende la cordillera, inclinándose al Norte por líneas de insensible pendiente al través del ramal único y poco elevado, que media entre el Santiago y el Morona, hasta llegar al origen de éste, en la confluencia del Cusulima y el Mangosisa, donde comienza la navegación a vapor

por embarcaciones de cinco pies de calado. Esta es tal vez la única vía al Oriente para un ferrocarril netamente comercial, etc". La línea del Jubones la estimó de valor secundario.

Después, al referir la importancia de la zona que recorría el proyectado ferrocarril, dice el doctor Arévalo: "Esta importante región, que nuestros vecinos del Sur, la llaman del *Santiago*, donde en la época colonial existían el pueblo del mismo nombre y los de Valladolid, Barza y Zamora, se extiende desde la cordillera oriental del Allcuquiro a las Juntas—*por cuya garganta, situada cerca de la ciudad de Loja, desciende el Zamora al Oriente*—hasta el Chamoya o Huancabamba, el Pongo de Manseriche y el ramal divisorio, que separa la hoya del Morona de la del Santiago".

Y esta es la verdadera ruta, ecuatoriana que os interesáis de corazón por estos estudios y por la verdadera defensa nacional.

Pero como antes que ecuatorianos somos de tal o cual provincia, el ilustrado doctor Arévalo tampoco puede sustraerse al prejuicio, y si bien en la página 10 de su estudio empieza por afirmar que sólo dos hendiduras existen en la cordillera que permite el paso al Oriente, ya hemos visto cómo declara la existencia del paso del Zamora, en las Juntas a pocos kilómetros al norte de la ciudad de Loja, aña-

diendo además la importancia del territorio denominado *Santiago* por los peruanos, y que es la extensión del Oriente de Loja que se dilata desde la antigua ciudad de Zamora, a diez leguas de Loja, hasta el Marañón y el Chinchipe, por cuyo territorio lojano se operó durante toda la época de la colonia el paso obligado al Gobierno de Mainas y a todas las misiones del Marañón.

Esta línea de penetración al Oriente por el Zamora, la confirma el doctor Arévalo en la página 26 de su estudio, cuando al significar el plan estratégico del ferrocarril que preconiza, empieza de esta suerte su plan de defensa: "Las fuerzas de la provincia de Loja, entrando al Oriente por la garganta de las Juntas (donde debe construirse, añade el doctor Arévalo, y mantenerse una carretera expedita), se embarcarían en el Zamora y descenderían por él al Santiago: a la vez que movilizándose las fuerzas del litoral por el ferrocarril de Chanchán, y las de las provincias del Norte por el de la meseta interandina, marcharían con las de Cañar y Cuenca (ciudad que puede ser la base general de operaciones, intercala el doctor Arévalo), por la vía del Paute, para descender al Marañón por el Santiago o por el Morona, en combinación con las fuerzas de Loja".

He aquí, cómo a través de todos los egoísmos regionales hemos llegado a obte-

ner la declaración categórica de la importancia de la línea del Zamora para penetrar con gran eficacia, no a un afluente como el Morona o el Santiago, ni a un subafluente como el Curaray o el Arájuo sino al mismísimo Marañón, por un camino sin obstáculos que cruza una región de clima benigno y territorio extremadamente rico en minas de oro. En esa ruta del Zamora se encuentra al paso las ruinas de las que fueron florecientes ciudades de la Gobernación de Mainas, descubierta y conquistada por soldados y capitanes lejanos.

Con estos antecedentes sepamos cuál fue el resultado de los estudios de la Franco-Holandesa, representada por M. Julián Fabre, en su estudio preliminar de las líneas del Sur.

Como la ruta del Jubones había sido aceptada tácitamente por cuantos pensaron a la construcción de un ferrocarril de Puerto Bolívar a Cuenca, el Sindicato francés aceptó también de hecho esa línea antes de conocerla, y los mantenedores de los fueros de Loja, en esta cuestión, tampoco discreparon en la sección Jubones, y proclamaron eso sí, muy claramente, que la penetración a Oriente debía dirigirse por el *Zamora* y no por el Pauto.

Hay algo que es muy significativo. Los grupos financieros franceses tenían particular empeño en buscar la línea más económica, la más practicable, en relación

con los intereses por desarrollar en el proyecto de colonización, y además no estaban cohibidos por ningún interés regional cuando examinaban por su cuenta y con su propio dinero la línea del Jubones.

Pero el examen de esta línea dió por resultado que no era aceptable por las malas condiciones topográficas del terreno—impropio, en varias secciones, para sentar vías férreas—por la gradiente enorme, imposible de suavizar en menos del siete y medio por ciento en largo trecho, y por el exceso de su costo. Fue el Comandante Pitault, del Cuerpo de Ingenieros Militares del Ejército de Francia, quien realizó el estudio prolijo de la línea Cuenca-Nudo del Portete-Rircay-Yunguilla-Jubones-El Pasaje-Puerto Bolívar. El informe técnico divide el trayecto en 134 kilómetros 325 metros, y en trece secciones estudiadas en detalle, a fin de fijar las gradientes, justipreciar las obras de arte y el precio kilométrico de cada sección. El precio total de la obra fue avaluado en 29 millones, 624.850 francos, fuera de las obras de arte, como túneles, puentes, muros enormes de sostén, etc. Concluye su informe el Comandante Pitault aconsejando al Sindicato que jamás debía pretender siquiera construir el Ferrocarril Transamazónico por el Jubones, porque el Ecuador no puede costear semejantes obras.

Como se dudara, por el elemento cuencaño interesado á *outrance* por la línea Ju-

bones de la exactitud técnica del informe del Comandante Pitault, el señor Fabre no ha tenido inconveniente en presentar de una manera particular el referido informe al señor doctor N. Clemente Ponce, Ministro de Relaciones Exteriores, por intermedio de su abogado, el señor doctor Rafael N. Arcos. El estudio en referencia costó al Sindicato 75.000 sucres, y por esto no se ha publicado tan valioso documento de la Compañía del Sr. Fabre.

Este estudio de 1912, realizado por el Comandante Pitault, ha tenido posteriormente, en 1920 la confirmación plena de parte de la "South American Development Company" de Zaruma. Esta empresa, que explota las minas de oro de Portobelo, trató de adquirir la propiedad de unas minas de oro situadas en Nabón, parroquia del Azuay, y con este motivo, una vez constatada la riqueza del asiento minero, se preocupó dicha Compañía de estudiar la posibilidad de construir un camino por el Jubones, para introducir maquinaria para la explotación.

Sabedores en Loja de este alto interés de los yanquis, la Junta de Caminos de la referida ciudad, se dirigió al Gerente de la Compañía estimulándole para que realizase la carretera por El Pasaje, signiendo el río Jubones, a fin de conectarse ese camino en Saraguro, por cuenta de la Junta. Hay que advertir que la South American debe a Loja la construcción de una carretera

que partirá de Santa Rosa, y si consintió y pidió el cambio de ruta la mencionada Junta, fue para obtener de los yanquis un carretero por cualquier derrotero que sea.

Y el gerente de la Compañía, Mr Tweedy, en comunicación dirigida a la Junta el 31 de diciembre de 1920, dice: "Para nuestra propia información despachamos a un ingeniero de lo más competente a inspeccionar el terreno desde El Pasaje, río Jubones arriba, resultando su informe muy terminante, al efecto de que *no era esa ruta practicable en absoluto para una carretera*, salvo mediante el desembolso de sumas enormes". Este particular fue comunicado también por el expresado gerente, en 1921, en comunicación especial, al señor Presidente de la República, doctor J. L. Tamayo. ¿Tuvo ya en 1907 algún conocimiento de esta impracticabilidad de la ruta del Jubones el señor doctor Emilio Arévalo, cuando prescindió de ella, rompiendo la tradición y el empirismo?

XIII

Reminiscencias coloniales.—Por dónde penetraren al Marañón los conquistadores y los misioneros?—Irrefutables testimonios históricos sobre la ruta del Zamora.—La gran visión del sabio Caldas.—La gesta lojana pro-Marañón.—Del simbolismo heráldico.—El pensamiento francés acerca del Transamazónico.

Comprobada la impracticabilidad de la línea del Jubones, estimada empíricamen-

te como aceptable, pero, técnicamente rechazada cuando la estudió un eminente ingeniero ferroviario, resta saber algunos antecedentes respecto a la penetración al Oriente por Loja y Zamora hasta el Marañón. En esta parte de mi estudio he de referirme de preferencia a las fuentes históricas del tiempo de la Colonia, época en que el Oriente fué debidamente explorado, administrado y conocido a palmos.

Los documentos más importantes son sin duda los que se contienen en el expediente formado en la cuestión suscitada por don Francisco de Requena, para dividir el territorio de la Real Audiencia en los obispados de Quito y de Cuenca, sujetando a la jurisdicción de este último las misiones del Marañón.

El susodicho Requena creyó posible que el obispo de Cuenca suministrase el pasto espiritual a los feligreses de Maynas, abriendo para el efecto un camino desde Cuenca a San Francisco de Borja, conjeturando posible la navegación del Paute y el Santiago, o por lo menos utilizables las orillas de estos ríos para mantener un sendero. Y como Requena careciese de la experiencia y conocimiento del territorio, pidió informes a los más conspicuos misioneros y hombres versados en la investigación de la hidrografía y orografía de Oriente, Srs. doctor Serafín Veyan y Mola, doctor don Miguel de Unda y Luna, doctor don Juan Mariano Grijalva y

el P. José Barrutieta, antiguo Misionero del Marañón y el más conocedor de esos territorios. Los informes de todos los señores solicitados por Requena para expresar sus juicios en el asunto sometido a su estudio, están de acuerdo absolutamente en la impracticabilidad del camino de Cuenca a Borja, por el río Paute, pero el más explícito, es el P. Barrutieta, quien dice: "Y aunque se conoce la destreza y habilidad del caballero don Francisco Requena en el arte y conocimiento geográfico de los territorios, sobre que ha formado su proyecto, me parece le falta la experiencia e inspección práctica de aquellos países, según se manifiesta en su propuesta; pues fácilmente se puede comprender cuán expuesta queda su ejecución a las contingencias imprevistas que lo dificultan, por lo cual se ha de notar que desde la ciudad de Cuenca a Sant Yago de Borja, hay un espacio dilatado, así de ríos como de montañas, que por su naturaleza y actuales circunstancias, manifiestan las dificultades y peligros que se experimentan en su tránsito; y aunque el río de Paute, desde el pueblo de este nombre a pocas leguas de la ciudad de Cuenca, es bastante caudaloso; pero corre encerrado entre altas montañas, que de ninguna manera podrá permitir embarcaciones por los estrechos y saltos que naturalmente se han de prevenir. Y si se abriese el camino por tierra no puede menos que ser dilatado y áspero, por

los muchos rodeos que deben hacerse en tierras montañosas tan altas y quebradas; lo que claramente se manifiesta, pues en aquellos primeros tiempos, sabemos la mucha gente india que poblaba los territorios de Cuenca, Loja y Logroño con la que facilitaban abrir caminos y otras empresas, y no hallamos tradición alguna que manifieste haber habido camino de cabalgaduras de Cuenca a Logroño, ni comercio alguno, por lo que claramente se infiere que lo áspero del terreno no dio lugar a la comunicación, viéndose precisados por este motivo a romper camino por la ciudad de Loja y Zamora por donde tuvieron su comercio y tráfico en cabalgaduras". Y como el camino de Zamora se hubo destruido después del aniquilamiento de la ciudad de este nombre, el informe de Barrutieta que data de 1776, afirma que en ese año, ya el paso por Zamora, por efecto del abandono del camino que la tradición lojana afirma fué espléndido, no permitía el paso al Marañón con las facilidades que antes prestaba, y por eso, aun en caso de aceptarse la creación del obispado de Maynas, fijando la sede en Cuenca, concluye el misionero afirmando que, aun en el año citado "siempre se veían precisados a seguir el camino que hasta aquí se ha practicado, es decir el de Jaén de Bracamoros". Esto es, siguiendo desde la ciudad de Loja el sendero en donde estuvieron situadas las ciudades de Loyola y Valladolid, cuyos restos tienen su represen-

tación en los poblados de Chito y Zumba a orillas del Chinchipe, cuyas riberas seguían para llegar al Marañón.

Y como la índole de este estudio no me permite sino fijar los lineamientos generales de este capítulo sobre ferrocarriles, parte de un futuro libro que denominaré "Las Provincias Orientales del Ecuador", me abstengo de seguir refiriéndome al expediente de Requena, que reproduce el doctor Alvarez Arteta en su libro "La Cuestión de Límites", pero no puedo pasar en silencio las siguientes palabras del sabio Caldas, quien ha dejado trazada la ruta de la comunicación interoceánica en la América del Sur, pero impracticable por las diferencias internacionales con el Perú. "Loja, dice, para salir de la miseria que hoy la oprime, debe llevar sus miradas sobre el Catamayo, que va a desembocar cerca de Paíta, y sobre el *rio Zamora* que entra en el Marañón, un poco más arriba del estrecho de Manseriche: aquel le facilita la extracción de sus frutos para el Perú y Chile, etc.; y éste le proporciona un comercio lucroso con las naciones bárbaras y con la provincia de Mainas. Pocos lugares hay más ricos en producciones *ni con más ventajas para el tráfico*, que la provincia de Loja. Yo me alejaría demasiado de mi objeto, si entrase en detalles sobre este bello y fecundo país".

En mi estudio "Por Zamora al Marañón" que dediqué en 1910 a estable-

cer la comparación de la ruta del Zamora con la del Paztaza, ajuntando someramente algo sobre la línea Paita Marañón. fijé en un capítulo las gloriosas hazañas de los Vaca de Vega y otros esforzados capitanes lojanos que han dejado en la historia de la conquista y Gobernación de Mainas, las huellas vencedoras de su valor, de su hidalguía y su lealtad. También recordé la odisea de mi ilustre paisano don Diego Riofrío y Peralta, quien realizó todo el recorrido que otrora hiciera el insigne Orellana, dejando un informe que ha salvado del olvido su memoria. I en esta ocasión en que he recordado los tiempos de grandeza de Loja, mi tierra tan querida, cuando desempeñó el rol para el que se fundara la ciudad, esto es, para gran fortaleza amparadora de los conquistadores que pasaban en fantástica caravana del Perú a Quito, y de esta ciudad y Cuenca al Marañón, a Borja, a Zamora, a Santiago, a Logroño, a Loyola, a Valladolid, realizando la gesta gloriosa para legarnos un territorio que no hemos sabido conservar; ni nos organizamos para defender, en esta ocasión reproduciré la leyenda del blasón lojano, que sintetiza su pasado y augura su porvenir:

“Y porque Loja, dice el Rey, fuese más
“honrada y estimada, y quedase de ello
“perpetua memoria, le mandamos se-

“ñalar por armas un escudo en campo
“rojo, que en medio de él esté una ciu-
“dad de oro, y salga de ella una ban-
“dera blanca con nuestras armas reales
“en élla, y tras ella mucha gente de gue-
“rra que la sigue, y la dicha ciudad
“esté cerrada de dos ríos de azul y
“plata, o como la nuestra merced fuese.
“Dada en Madrid, a 5 de marzo de
“1571”. [Del “Nobiliario de Indias”].

Y Loja, después de las pérdidas y pa-
ralización de su comercio, por la ruina
y abandono de las provincias de Mai-
nas y Jaén, y en la época de la Repú-
blica, por el olvido de los poderes pú-
blicos y el egoísmo circundante, sigue
haciendo honor a sus blasones: es y
será siempre leal, no obstante las im-
putaciones inventadas por los idiotas
que desconocen la idealidad que anima
al espíritu lojano.

Queda, pues, probado hasta la evi-
dencia que, si la línea del Jubones se
volviese practicable ante los milagros
de la ingeniería, para construir por allí
un ferrocarril sobre bases de oro, la ru-
ta del Zamora sería siempre la indica-
da, no sólo por el testimonio de la his-
toria y la tradición, y por la naturaleza
del territorio, sino también por altos
imperativos de la política internacional
y de la técnica militar que plantean pe-
rentoriamente, en favor del paso de Za-
mora, la defensa territorial, y sobre

todo, la defensa de la dignidad nacional.

Y refiriéndome nuevamente al importante estudio del coronel Perrier que cité en el capítulo anterior, al mencionar al señor Julián Fabre, como persona conocida en los centros de las empresas europeas, por la creación y representación del Sindicato de Estudios de la Franco Holandesa, y mencionar también al Comandante Pitault, por haber efectuado los estudios preliminares del ferrocarril interandino, objeto de la Ley de Colonización de 1910, artículo 15º, en la sección Pasaje-Cuenca, recuerda que siempre llamó la atención la posibilidad de construir ese ferrocarril, ya estimando apropiada la ruta Jubones-Paute; ya también, como lo he demostrado en mis estudios, la línea Catamayo-Zamora que fijó el sabio Caldas, para *un camino*, por no haber escrito en la época de los ferrocarriles; ya por medio de la "Vía Proaño" Guayaquil-Morona; y, por fin, por la línea que imaginó el peruano Gumercindo Garrido; en la dirección Paíta-Jaén-Marañón.

Y expresa a este propósito el Coronel Perrier, que antes que M. Fabre, otro ciudadano francés, Onffroy de Thoron, maravillado de la posibilidad de realizar en esta parte de la América, un ferrocarril de gran magnitud interna-

cional, financiera y política que permita pasar del Golfo de Guayaquil al Amazonas navegable en tan corto trecho, exclamaba en Europa, hace más de medio siglo: *"¡Aviso a los hombres de grandes empresas, aviso a los ingenieros que quieran establecer la comunicación de dos mares, la ruta ideal que posee el Ecuador!"*

XIV

Antecedentes y consecuencias del contrato del Ferrocarril Transamazónico con M. Julián Fabre, director de la Compañía de Colonización Franco Holandesa.—Labor y vicisitudes del empresario.—El triunfo de la justicia.

Examinados los antecedentes técnicos e históricos acerca de la impracticabilidad de la línea del Jubones y el Paute, queda únicamente en tela de juicio la línea *Puerto Bolívar—Zaruma—Loja—Marañón*. Sepamos lo que se ha realizado y lo que se proyecta en orden al aprovechamiento de esta ruta.

Me referiré, en primer término, a lo que pudiera llamarse la parte jurídica de la cuestión, relacionada con las leyes, decretos y contratos que se han dictado y celebrado para realizar la obra.

Fracasada la expedición de la Franco-Holandesa, por los sucesos acaecidos en Iquitos, según ya relaté, se imposibilitó la ocupación del Morona para la colonización

inmediata, pero el General Eloy Alfaro, insistió en que se acometiera la empresa por otra ruta y cablegrafió a M. Fabre para que continuara en su empeño y regresase al Ecuador a dar cumplimiento al contrato sobre colonización, que aprobó la Legislatura de 1910, el día 12 de setiembre, cuyo artículo 15 dice: "El Gobierno dará a la Compañía y a sus ingenieros las facilidades y el apoyo que fueren necesarios para el estudio, trazo y ejecución de un ferrocarril trasandino proyectado por la Compañía, cuyo objeto será favorecer la inmigración y fomentar el desarrollo económico de la Región Oriental, desde un punto navegable de los ríos Santiago, Morona o Pastaza, tributarios del Amazonas, hasta cualquier otro del Golfo de Guayaquil. Al presentar dicho proyecto ferroviario dentro del plazo de *dos años*, el Gobierno del Ecuador dará a la Compañía, en igualdad de circunstancias, preferencia para construir dicho ferrocarril y sus ingenieros tienen derecho para penetrar a la Región Oriental y reconocerla en toda su extensión, a fin de elegir los terrenos cuya adjudicación se solicitará".

Por otra parte, en el Art. 13 del mismo contrato se estipuló que: "Los colonos extranjeros y la misma Compañía quedan sometidos a las leyes del Ecuador, y el Gobierno constituirá las autoridades necesarias para la administración pública y *establecerá guarniciones militares para la*

seguridad de la colonia y la conservación del orden". Y resultó imposible garantizar por el Gobierno esa seguridad, frente a los sucesos de Iquitos y el Morona. Entonces el Gobierno del Ecuador—al ver como los peruanos obstaculizaban el paso a nuestros colonizadores por el Amazonas—procuró indemnizar los perjuicios sufridos por la Franco Holandesa, ofreciendo a su director construir inmediatamente una vía férrea de penetración a la Región Oriental en la parte que el Sr. Fabre creyera más conveniente, pues, pocos conocían mejor que él, aquella parte de nuestro patrimonio nacional que acababa de explorar, disputando los derechos del Ecuador a la codicia peruana.

Ya no fue con el General Alfaro que el Sr. Fabre tuvo que tratar el asunto a su regreso en el Ecuador, sino con el señor Presidente don Emilio Estrada quien otorgó al Director de la Franco Holandesa los contratos ad-referendum de noviembre y diciembre de 1911, destinados a dar cumplimiento, *ya un año después*, a la cláusula 15 del Decreto Legislativo de 1910. Suscritos por el Dr. Octavio Díaz, Ministro de Gobierno, aquellos contratos planteaban por primera vez y llevaban al terreno de la práctica la solución redentora ecuatoriana con el F. C. Transamazónico, cortando la cordillera en el paso natural más adecuado, para unir el Pacífico con el Amazonas, desde Puerto Bolívar a un punto navegable del

Alto Marañón. Se solicitó al Sr. Fabre para que contratara también los ramales a Loja, y, (por Azoguez) a Alausí o Huigra. Por el segundo contrato, mediante la intervención directa y eficaz del Presidente Estrada, se reformó el anterior, en el sentido que no sea un ramal del Jubones el que avance a Loja, sino un ferrocarril directo: "que partiendo de Puerto Bolívar o Machala, pase por Santa Rosa, y atravesando el distrito minero de Zaruma, llegue a la ciudad de Loja". Y aquí se inicia una nueva etapa en el proceso del Transamazónico, por la inspiración patriótica de don Emilio Estrada, quien afirmó en su Mensaje, al tomar posesión de la Presidencia, que enderezará los esfuerzos "en el sentido de que sean una realidad el ferrocarril de Tulcán, el de Puerto Bolívar a Cuenca y Loja y, *sobre todo los de Oriente*, al propio tiempo que apoyaré a la Compañía Franco-Holandesa en la obra ferroviaria ya que viene dando pruebas de seriedad y honradez en sus compromisos".

Pero la fatalidad que obra en los destinos humanos, quiso amortiguar en germen el gran ideal de la intelectualidad lojana que concibiera, defendiera, y proclamara la ruta Puerto Bolívar—Zamora—Marañón, cuando había encontrado en el Presidente Estrada su patrocinador y que una respetable Compañía pusiera a su servicio todas sus actividades y seriedad.

Y en virtud de estos contratos ad-referendum, y como en el caso de la expedición al Morona, sin esperar la aprobación del Congreso, pues que así lo pidiera el Gobierno, el Sindicato del Sr. Fabre envió los ingenieros para estudiar la ruta del Jubones, cuyo resultado queda ya explicado.

La realidad se manifestó adversa para la realización del ferrocarril por el Jubones pues lo indicó el siguiente cablegrama del Sindicato francés que es concluyente: "Comandante Pitault nos entregó informe técnico. Infra y super estructura costosísimas. Número de obras de arte exagerado, terreno impropio.—Trayecto desprovisto de material de construcción. Imposible construir por Jubones, no conviene tipo de vía especificado contrato.—Pitault preconiza otro tipo adecuado más ventajoso, por otra sección que indicaremos". Este cablegrama del 25 de setiembre de 1912, confirmado luego, por la remisión de una copia del estudio del Ingeniero Pitault, indicaba que, frente a esta realidad, repito, la única sección que quedaba por estudiar, no era otra que la indicada en el contrato reformativo de 6 de diciembre de 1911, esto es, la ruta Puerto Bolívar—Santa Rosa—Zaruma—Loja.

Y mientras se efectuaba el referido estudio para el ferrocarril de El Pasaje por el Jubones a Cuenca, los representantes de Loja y El Oro en el Congreso de 1912, obtenían la aprobación de

una ley, por la que se habilitaban las salinas de Payana, se autorizaba la explotación de esta riqueza, se creaban rentas especiales, y todo el volumen del producto se aplicaba "a la construcción de una vía férrea entre Puerto Bolívar y un punto navegable del río Zamora, que ponga en comunicación las poblaciones intermedias de Zaruma y Loja: y, después (de concluida esta obra) en la de un ferrocarril que una Loja y Cuenca con Puerto Bolívar, *por la vía del Jubones*". Esta ley sancionada el 7 de octubre de 1912, tuvo la defensa entusiasta en el Senado, de parte del señor doctor Agustín Cueva, y en la de los Diputados los doctores Juan Ruiz, Manuel González y el autor de este estudio, grupo que puso al servicio de este gran ideal todo su prestigio y todo su talento. La previsión de lojanos y oreñenses, al obtener la aprobación legislativa, no pudo alcanzar a vislumbrar el fracaso de la vía del Jubones, pues que se acordó de ella en la ley, sino que las provincias, de Loja y El Oro, unidas fuertemente por su pasado histórico, por su situación geográfica y por el calor de un mismo hogar, pues que la entidad provincial de El Oro, con la segregación de los cantones lojanos, Zaruma y Santa Rosa, sólo data de 1885, mientras que la tradición de la antigua familia lojana es de siglos; la previsión de la ley de 1912 quiso dar base sólida al contrato ad-referendum del Presidente Estrada.

da con el señor Fabre, sin perjudicar, antes bien contribuir a la red ferroviaria del Azuay planteada por el Ministro doctor Díaz. Se trataba de dos obras que podían contratarse simultáneamente, que no se excluían, sino que se complementaban.

Deshauciada la ruta del Jubones, el señor doctor Cueva y yo, residentes en esta Capital, presentamos un Memorandum el 2 de abril de 1913 al señor Presidente de la República, General don Leonidas Plaza, en el que planteábamos ya sobre una situación definida y sólida, la realización de los estudios para llevar a cabo el Ferrocarril Transamazónico por Zaruma y Loja. Expusimos compendiosamente cuantos datos poseíamos en esa época acerca de la importancia del territorio que beneficiaría el ferrocarril y la trascendencia internacional de éste. El Gobierno procedió a provocar la licitación el 12 de diciembre de 1912, y el 17 de mayo de 1913, se firmaba con el señor Julián Fabre, representante del Sindicato expresamente constituido para ejecutar el programa de la Franco-Holandesa, previa la justificación de honorabilidad del contratista y la solvencia de los grupos financieros que lo integraban, la escritura "para practicar los trabajos de estudio de una vía férrea entre Puerto Bolívar y un punto navegable del río Zamora, que ponga en comunicación las poblaciones intermedias de Zaruma y Loja", tal como lo ordenaba la ley.

Y es preciso declarar, alta y categóricamente, que el señor Julián Fabre ha hecho honor a la firma de los grupos financieros que representa, cumpliendo religiosamente sus compromisos, y, lo que es más extraño, pagando con su propio dinero los trabajos, para luego reclamar al Gobierno el reintegro de lo que se le adeuda. Pero como el señor Fabre está perseguido por fuertes influencias extrañas, que ponen óbice a sus labores en pro del Ecuador, y tienden a paralizar indefinidamente, o quizás obtener el fracaso de las negociaciones, ha sido víctima de murmuraciones, de invectivas y de desconfianzas injustificadas. Debo confesar, que yo mismo, que he consagrado una gran suma de mis energías para contribuir al éxito del Transamazónico, desconfié un día, por ciertos decires que, bien averiguados, no afectan ni al buen estudio del ferrocarril, ni a la parte económica de éste, pero que han afectado a los intereses directos del señor Fabre.

Como uno de los vocales de la Junta del Ferrocarril de Puerto Bolívar, concretara sus cargos al señor Fabre, cargos que reproducían esos decires a que me he referido, el representante de la Compañía y del Sindicato de Estudios ferroviarios, que el Presidente Estrada declaró honorable, ha refutado enérgica y victoriosamente estos cargos, en un folleto documentado que publicó el 27 de agosto de 1921 y en cierta ocasión, el señor Ministro de Francia

en el Ecuador, recibió en las altas esferas del Gobierno la espontánea declaración relativa a afirmar que, examinados por los señores ingenieros de otro Sindicato todos los estudios y planos del Transamazónico, resultaban perfectos los trabajos técnicos, a tal punto, que podría iniciarse la obra inmediatamente. Esa refutación y esa declaración, han vuelto al señor Fabre todo el prestigio a que tiene derecho su honorabilidad.

XV

De las bases del contrato para el estudio del F. C. Transamazónico.—Los ingenieros de gran reputación que emprendieron la obra.—Con los mapas obtenidos puede emprenderse en el trabajo inmediatamente.—El testimonio de diplomáticos y miembros del Sindicato Italiano.—Asoma Chile en la cuestión.—El principio del fin!

El contrato celebrado el 17 de mayo de 1913 con el ciudadano francés señor Julián Fabre, para que se practique por los ingenieros del Sindicato Franco-Holandés, los trabajos de estudio de una vía férrea entre Puerto Bolívar y un punto navegable del Zamora, contenía cláusulas perfectamente meditadas y estudiadas, consultando todas las especificaciones técnicas que debían tenerse en cuenta para tal clase de obras. Puestos en licitación, dichos estudios, y siendo el precio del señor Fabre el

más ventajoso, se estipuló entre el Gobierno y el Empresario el precio fijo de los trabajos de exploración sobre el terreno, planos y presupuestos, en *seiscientos sucres por cada kilómetro*, precio pagadero en partes, previa la entrega por secciones de diez kilómetros; entrega que consistía en la presentación de los documentos, previo informe de *comprobación en el terreno*, emitido por el ingeniero o comisionado del Gobierno. Cumplidas estas formalidades, se convino el contratista señor Fabre en estudiar un recorrido *mínimum* de 500 kilómetros de vía férrea, y en recibir de contado sólo el setenta por ciento del valor de cada sección, dejando el treinta por ciento depositado en un Banco, como garantía para el exacto cumplimiento de su compromiso.

Esta condición que acostubian los Gobiernos y empresarios europeos, y que introdujo el señor Fabre, indica, más que todo, la intención y obligación de cumplir honradamente los trabajos.

El 10 de octubre de 1913, fue presentado oficialmente al Gobierno el señor John Louis Hermessen, notable ingeniero que se halla actualmente al frente de una explotación de petróleo en Venezuela, y a quien tuve el honor de recibir en la ciudad de Loja en 1914, en donde desempeñaba a la sazón, el cargo de Gobernador de esa importante provincia, habiéndome tocado presenciar y auxiliar, por tal motivo, el entusiasta trabajo de la Franco-Holan-

desa. Como se ausentara por razón de la guerra europea Mr. Hermessen, le reemplazó en el campamento el gran técnico ferrocarrilero, Mr. Walter Charles Simmons, que actualmente está al servicio del Ecuador, como ingeniero en Jefe de la "The Guayaquil and Quito Railway Company", y a quien visité cuando se hallaba con los trabajos en Chihuango.

Por lo que toca a la perfección del trabajo técnico, el señor Fabre ha publicado los documentos relativos a la declaración del ingeniero Mr. Browne,—(este último ha estado en estos días trabajando en el Oriente para la "Leonard", y a quien conocí en Zaruma, en los trabajos en cuestión) quien, al ser interrogado por el Excmo. señor Ed. Clavery, Ministro de Francia en el Ecuador, ha dicho: "Afirmo y protesto que los estudios ejecutados por el señor Fabre, han sido debidamente comprobados, sección por sección, *en mi calidad de ingeniero de Gobierno*, del modo más concienzudo, siendo objeto de un trabajo muy prolijo tal como lo indican los planos topográficos a escala de uno por dos mil, en los que se ve la exacta localización definitiva de la vía sobre el terreno, y la correcta delineación del trayecto proyectado, palmo a palmo, desde Puerto Bolívar hasta Loja"—"Con esos mapas de campo de tal calidad, se puede emprender en los trabajos en cualquier momento".

Esta declaración está corroborada por

los ingenieros del Sindicato Italiano, quienes han expresado sin reservas que los trabajos del señor Fabre son perfectos, afirmación que, como ya indiqué, la repitió como voz de justicia una alta personalidad del Gobierno al señor Representante de Francia.

En lo que pueda significar, sépase también que el señor Comendador Jacobini, con cuya amistad me honro, *me expresó su convicción* acerca de la bondad de los trabajos del Sindicato del señor Fabre, y puso en mis manos la reducción que había hecho de los planos del ferrocarril a Loja. También los Sres. Simmons y Browne me han repetido en distintas ocasiones la misma expresión del señor Comendador. Y finalmente, la investigación acerca de la bondad de los planos y estudios que se ha hecho por la delicadeza del señor Fabre, para refutar a sus detractores, y para gestionar el pago de una ingente suma de dinero que aún se le adeuda por dichos trabajos aprobados desde 1916, confirma la exactitud del trabajo técnico.

Hasta aquí el contrato de los estudios del Transamazónico y sus efectos; que por lo que toca a la legislación sobre el ferrocarril después de 1913, se ha suscitado el proceso más contradictorio, repleto de tendencias regionalistas o provincialistas, proceso en que la gran obra ha fluctuado a merced de todos los intereses, menos del interés nacional, pues, se ha desconocido

el Decreto Legislativo de 12 de septiembre de 1910, (Art. 15); y los demás contratos ferroviarios que suscribió la Nación con el Director de la Franco-Holandesa en virtud de aquella Ley de Colonización de Oriente que sienta los derechos del contratista señor Fabre.

En 1915, se destina el cincuenta por ciento del impuesto adicional sobre la importación, gravada para el ferrocarril, a la reparación del camino de Loja a Santa Rosa, pero sólo por dos años.

En 1916, se decretó que: "Hasta que se celebre el contrato para la construcción del Ferrocarril de Puerto Bolívar a Zamora, o el Gobierno proceda a construirlo directamente, destinase el producto del, uno por mil a la propiedad territorial a que se refiere la letra d) del Art. 6º del Decreto Legislativo sancionado el 7 de octubre de 1912, para la reparación de los caminos que, partiendo de la ciudad de Loja, conducen al Norte y Sur de la misma provincia, entendiéndose por camino del Sur, el que pasa por la parroquia de Valladolid".

La aprobación de estos decretos, demuestra el perfecto derecho con que los representantes de Loja y El Oro disponían de los fondos pertenecientes a sus respectivas provincias, en virtud de la ley originaria de 1912.

El hecho de distraer algunas sumas del ferrocarril para reparaciones de un camino, antes de pagar los estudios técnicos, demues-

tra, por otra parte, el efecto que iba causando la propaganda que se hizo en Loja y El Oro, en contra de la honorabilidad del Sindicato Francés y de su representante señor Fabre, con propósitos que luego se evidenciarían. La campaña se inició en Cuenca, sirviendo de órgano un periódico que conocen con el nombre de "El Progreso" y utilizando en la Dirección de éste, a un señor Vélez, casado en la referida ciudad, y oriundo de uno de los importantes cantones de la frontera de Loja con el Perú. El ataque fue feroz, personalista y entusiasta. *¿Qué se preparaba con esto?*

La presentación de un Sindicato Chileno-Ecuatoriano, frente al de Francia, y la llamante revelación de un financista, el señor Ignacio León, muy conocido en los círculos mundanos y galantes de esta Capital, cuando desempeñó el cargo de Secretario de la Legación de Chile. El señor León había emparentado con una distinguida dama de la sociedad cuencana, y este vínculo y el de la fraternidad chilenezante, bastaron para que los dioses mayores y menores del Olimpo azuayo tronaran en pro del Sindicato del señor León, y conminaron a cuantos oponíamos razones al apasionamiento que primaba en Cuenca en la discusión. La granizada de telegramas (pues que era Secretario de no sé qué Junta el doctor M. Cordero Dávila) abrumó a las oficinas de ese servicio público.

En esta ciudad encontró la propaganda

de "El Progreso" la refutación razonada de "El Comercio" y "El Día". La marejada me tocó en mi calidad de Redactor de "El Día", del que me separé en esos momentos para ocuparme de la Pro-Secretaría de la Cámara de Diputados, circunstancia que se interpretó en Cuenca torcidamente. Y en los dos diarios referidos, secundando su labor, dije todo lo que debía decir, pues que me di cuenta claramente del fin que se perseguía.

El sainete se prolongó desde 1917, en que se presentó el señor León, hasta 1920 en que asomó en ese fregado el ciudadano chileno don Rafael Torreblanca.

Además de los referidos diarios, impugnaron también la negociación los de Guayaquil; y don Manuel J. Calle, en una de sus *Charlas* anunció que no podía tomarse en serio el Sindicato Chileno, y concluía así: "Y esto no puede ser (entregar la línea del ferrocarril de la frontera con el Perú a los chilenos), porque semejante plan de conquista, sólo sería realizable entre salvajes y a costa de idiotas". Y el Ecuador sabe que el insigne Maestro Calle era un prestigio de la tierra azuaya.

En fin, hubo de apelarse a la intervención técnica, y el señor Rintelen, consultor técnico del Gobierno, después de analizar en detalle la negociación, concluyó así su informe: "Sólo mi confianza personal en la buena fe del contratista [señor León] me impide creer que *la Compañía tiene ni si*."

quiera la intención de construir estos dos ferrocarriles", esto es a Cuenca y al Oriente. Esto dijo el señor Rintelen en 1917, pero como el Sindicato Chileno iba amoldándose con sucesivas propuestas a todos los gustos y exigencias, hasta la llegada del señor Torreblanca en 1920, presenté en este año un *Memorandum* documentado al señor Ministro de Obras Públicas, a petición de éste, en mi carácter de Director General de Oriente, en el que reseñé detalladamente todo el proceso de esta negociación. El señor Ministro, sin duda, lo encontró de interés, pues que lo remitió al Congreso y éste lo leyó en sesión plena.

¿Pero de qué se trataba en el mencionado Sindicato?

Ante todo, sépase que iba cayendo el polvo del olvido sobre el Sindicato Francés, contratista del E. C. Transamazónico, pues lo que se ha procurado, es mantener en expectación a las provincias del Sur, y conseguir el abandono del ferrocarril de Puerto Bolívar, Zaruma, a Loja y el Marañón, resultado obtenido mediante la campaña de la propaganda azuaya, cuando tan sólo se había estudiado el trayecto hasta la ciudad de Loja.

Es constante que hasta 1919, nunca supo fijar a ciencia cierta las bases del contrato el señor León. Efectuaba variantes sustanciales con una facilidad y violencia propias de quien no tiene intención de cumplir sus compromisos. En el *Memo-*

randum compruebo estos particulares. Al fin, en el año anteriormente citado se llegó a concretar la cuestión en un Decreto *expedido por el Congreso*, en el que se autorizó al Ejecutivo para contratar con el Sindicato Chileno-Ecuatoriano o con cualquier otra Corporación, dentro del plazo de un año, la construcción del Ferrocarril de Puerto Bolívar por Cuenca y Loja al Oriente. La red de ferrocarriles de primera clase, partiría de Puerto Bolívar, para bifurcarse en Jubones en dos grandes brazos: uno que siga al Norte por Cuenca al río Pastaza, y el otro al Sur, por Loja y Zamora hasta el Amazonas. Los tales grandes brazos deberían unirse siguiendo la hoya del Zamora, desde Yanganza hasta Méndez. Es decir un proyecto descomunal, que exigiría muchos millones y larguísimos años, pero el Sindicato Chileno se comprometía a realizarlo en diez años, a cambio de muchas tierras baldías, que las explotaría de conformidad con las leyes vigentes. Después de cincuenta años de explotación, el Sindicato entregaría la famosa red ferroviaria sin gravamen alguno; esto es, Chile nos regalaba un ferrocarril maravilloso, a cuenta de buenos mozos, mejor dicho, de idiotas, como decía Calle.

Afortunadamente el plazo para celebrar el contrato se venció. Se concedió un segundo plazo en 1920 y también se venció; sin que asome el Sindicato, que al final de cada Congreso suele presentarse para man-

tener viva la cuestión política del eterno proyecto ferroviario.

XVI

La Ley de 1919, sus inconveniencias y antecedentes.—Un proyecto de la fraternal repartición de fondos.—La teoría de la muralla china.—La reforma de 1921.—Un telegrama interesante.—Lo que fue la Junta del Ferrocarril de la frontera.

Y aquí toco un punto que es preciso distinguir claramente para no incurrir en un error gravísimo. Me refiero al Decreto Legislativo de 1919, que, si es verdad que reformó el de 1912, declarando *tamala* la línea Puerto Bolívar, Santa Rosa, Zaruma, conservó incólume el derecho preferencial del ferrocarril de Loja para que, después de construido éste, bifurque a Cuenca y Azogues. Esta variante debo declarar que se efectuó a mi pesar, por el convencimiento que tengo de que la ruta por el Jubones es impracticable. Mi situación personal como diputado por Loja en el Congreso de 1919, en lo que se relaciona con el ferrocarril, fue de soledad.

Se había tejido muy hábilmente el error a favor de una propaganda equívoca y de un momento político más equívoco todavía. En vísperas del Congreso se organizó hábilmente en Guayaquil, una Junta integrada por azuayos, lejanos y orenses, para armonizar, dizque, los inte-

reses de las provincias meridionales, y en Quito, por invitación de la de Guayaquil, se provocó una reunión análoga, presidida por el señor doctor Gonzalo S. Córdova, en esos días candidato en augue a la Presidencia de la República. El Comité de Guayaquil lo presidía el señor don Ulpiano Bejarano, distinguido caballero de Loja. En la provincia de este nombre y en la de El Oro, se intensificó por la prensa, por esa terrible prensa, la unión de las hermanas del Sur, y las adhesiones no tardaron en aparecer. Esas publicaciones bramaban de nuevo como en 1917, hechas un botafuego con la pirotecnia de palabras, y bajo estos auspicios, se gestionó la aprobación simultánea del Decreto referente a las concesiones al Sindicato Chileno, y el Decreto de 14 de octubre, que volvía a preconizar *la vía desechada del Jubones* para el ferrocarril de Loja, con prolongación a las provincias azuayas. Pero el *quid* de la fraternidad azuaya estaba en aupar sus pretensiones, refundiendo en la reforma, la Ley de 1912, y llegar por este enredijo a ser copartícipe de las rentas, con representación en la Junta, rentas que afectan casi totalmente a Loja y El Oro, y en todo caso, que habían sido arbitradas por estas provincias sólo para el *Tran samazónico*, y ocasionalmente en la reparación de sus caminos. No hay egoísmo, sino defensa legítima de los intereses

de dos provincias fronterizas, dejadas en un antiguo abandono por el Gobierno Central. Porque cabía preguntar, si tanto creía el Azuay en el poderoso Sindicato Chileno, ¿por qué el empeño de meter la mano en el puchero ajeno, digo, en los fondos del *Transamazónico*? habilidades que se denunciaban solas, pero que a la diputación lojana obligaron a adoptar un temperamento ecuanime, hidalgo, ceñido solamente a observar que esos decretos dejen libre la futura gestión, y no dificulten totalmente los derechos preferentes de Loja a su ferrocarril. Con el Dr. José Miguel Carrión, obtuve la aprobación del *timbre adicional* para *H. C. Puerto Bolívar*, que tan excelentes resultados está produciendo.

Pero muy luego se sintieron los efectos de la *reforma fraternal*, puesto que en los preliminares del Congreso último y a favor de la propaganda encaminada a persuadir a los pueblos del Sur, que siendo exiguos los fondos para un ferrocarril, lo mejor era dedicarse a *trabajar carreteras*, se sondeó, por ciertos representantes del Azuay, la *necesidad y utilidad* de convenirse entre las cuatro hermanas del Sur en el *reparto* de las rentas del ferrocarril, con lo cual quedó en descubierto todo el busilis del Sindicato Chileno, de la reforma fraternal, y de toda la literatura en prosa y verso que se había gastado desde 1917. Según este nuevo arbitrio, quedá-

bamos lojanos y oreenses, con opción a una cuarta parte cada uno en el reparto, y con la otra mitad contribuíamos a pagar los platos rotos en Huigra y Sibambe, por Morley, la Oreinsten Koppel y la Junta Lírico - Ferrocarrilera de Cuenca. ¡Tablas!

Item más. Asomaron los argumentos formidables: la conveniencia de que esperen Loja y El Oro la llegada del ferrocarril a Cuenca por Sibambe, para pensar entonces en las prolongaciones..... Se descubrió un inconveniente táctico: el ferrocarril por Santa Rosa y Zaruma, se dijo, queda muy a la frontera, y *como no existe una muralla china*, el peligro es inminente para esa obra. Pero, si el ferrocarril se dirige a Cuenca por el imposible Jubones, entonces, la táctica ha cambiado, con ser la diferencia de pocos kilómetros (Santa Rosa, Pasaje) y un bloqueo a Puerto Bolívar importaría un pepino, porque el enemigo, por la línea de Cuenca avanzaría al centro, y por la de Loja, se regresaba a la frontera! En fin, la urgencia de la muralla china para resguardar la frontera, era lo único que convenía a El Oro y Loja. ¡Vaya, qué se argumentó por lo fino!

Peró las representaciones de Loja y El Oro, unidas otra vez, como siempre y como en 1912, obtuvieron del Congreso de 1921, el reconocimiento de los derechos preferenciales al ferrocarril en cuestión, y

se convino en adoptar una fórmula, concretada en la siguiente ley: "*Destínanse, dice, los fondos creados por Decreto Legislativo de 14 de octubre de 1919 a la construcción de una línea férrea, que partiendo de Puerto Bolívar, llegue a las ciudades de Loja y Cuenca, en el orden de preferencia que indicase una comisión técnica como más conveniente a los intereses nacionales. — El Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta los intereses nacionales, y previos los estudios técnicos correspondientes, resolverá la ruta que debe seguirse para las expresadas ciudades*". Además de esto, *se suprimió la Junta*, atribuyendo al Ejecutivo sus obligaciones. Y con esta defensa surgió de nuevo el ideal del ferrocarril, quedó derrotada la propaganda insiliosa y sugestiva de *las carreteras* e imposibilitó el reparto del dinero entre las cuatro hermanas accionistas! Son rigurosamente autores de esta reforma los doctores M. B. Cueva García, Manuel González, Enrique Aguirre, M. B. Carrión y Clodoveo Jaramillo Alvarado.

Ha empezado a inquietarme un poco, la idea de que las referencias que he tenido que hacer a mi intervención en este asunto, puedan atribuirse a petulancia; pero no soy vanidoso, ni he podido ni he debido evitar, si la realidad de la vida que me ha llevado por los campos de la política y el periodismo, me ha proporcionado las oportunidades de defender de un modo

inmediato los grandes ideales del solar patrio, aun que sea en medio del dolor de la injuria, de la calumnia o de la incomprensión de una noble y santa cruzada. Mi temperamento combatiente ha aceptado con tranquilidad todos los retos, no ha rehusado las discusiones. No he atacado; me he defendido, eso sí como corresponde a un hombre convencido de sus ideales, y he dicho la verdad, toda la verdad.

Por lo demás, no debe desconocerse la virtud cívica de los cuencanos sintetizada en una frase de don Gabriel García Moreno, que ha reproducido en estos días el doctor Cordero Palacios, a propósito de un incidente histórico del Gobernador Vega, frase que no he de repetir, pero que dice la ambición y el egoísmo que todo lo quiere para sí; y, recíprocamente, debe aquilatarse también en lo que significa el anhelo de Loja por el ferrocarril, que no puede esperar más tiempo, sin grave peligro para la soberanía nacional, por el aislamiento total en que vive, en el prodigio de su esfuerzo cívico, de su amor al trabajo, y a la gran patria ecuatoriana, y ese anhelo, Loja lo ve, lo tiene con la realización, pronta del *Transamazónico* pues, esa línea significa la redención de nuestro Oriente, la prosperidad del Ecuador, y la rápida y bien entendida manera para Cuenca de tener su salida directa a la costa, ya que la vía hipotética del Jubones nos ha de llevar a una serie de fra-

cesos, por culpa de la invencible Naturaleza.

Para demostrar el temperamento adoptado en el Azuay en su propaganda, así como el odioso tutelaje que ha pretendido ejercer sobre Loja, a la vez que expresa mi sinceridad en las referencias a mi labor, reproduzco un telegrama célebre, caldeado al rojo, en el que se me conmina por mi resistencia a que se acepte sin discusión las utopías cuencanas, dice el tákase: "Telegrama circular para Loja.—Octubre 6 de 1917.—Sres. Gobernador, Presidente Unión Ferroviaria, Jefes Políticos y Presidentes Concejos Municipales.—Proyecto ferr carril Puerto Bolívar-Cuenca-Loja Azogues pasó a segunda discusión en Senado. Gran entusiasmo en estas provincias y en Quito por aprobación; pero, Pío Jaramillo Alvarado, hijo desleal de comarcas meridionales, expulsado de redacción "Día", ha abierto nueva campaña desde "Comercio", impugnando totalidad proyecto a nombre de esa noble provincia hermana. De Quito, dícnos, que urge todo Loja desautorice nefanda labor de Jaramillo. Suplicamos, pues, ustedes, hacerlo inmediatamente, de modo directo ante Cámaras y prensa Capital por telégrafo, y facultarnos también nosotros, para contrarrestar nociva cuanto traidora labor, Congreso prorrogado por quince días a solicitud representantes azuayos

para ocuparse tan vital asunto; más témesese representantes guayaquileños se ausenten, para -fiestas Nueve de Octubre, dejando Cámaras sin *quorum*; por lo que hémosles teleografiado interesando patriotismo para obtener permanezcan en Quito, y lo mismo deben hacer autoridades y Municipios de esa importante provincia, cual lo están haciendo ya las de El Oro y Cañar.—Atentos compatriotas.—Roberto Crespo Toral, Presidente Junta Promotora.—Miguel Cordero Dávila, Presidente Unión Sur”.

¿Qué tal? Lo que menos me han dicho es traidor, hijo desleal de las comarcas meridionales y sus islas adyacentes, Transamazónico y come guaguas: que, de registrar el vocabulario de ese señor Vélez, que está haciendo “El Progreso”, habría para enrojecer al chapa de la esquina. ¡Desde entonces me siento como nuevo, para seguir en mi campaña patriótica!

Desde luego, no necesito explicar que la provincia de Loja no dió ni respuesta al *ukase* en cuestión, sin embargo de que por otra parte, muy cultamente y con mucha parsimonia *fraternizaba* en la campaña en pro del Sindicato Chileno. Yo tuve conocimiento del telegrama por cartas de distinguidos lojanos que protestaban de la mamarrachada, y por los periódicos de Cuenca, que me obsequia-

ban en las redacciones de los diarios, y mis amigos azuayos del Congreso. Es natural que Loja procediera como procedió, pues que, por sobre diferencias de círculo y banderías, bien sabe y se lo he probado con obras—que son amores—la intensidad de mi afecto y el desinterés de mis procedimientos, condiciones que mantienen mi espíritu siempre propicio a todos los sacrificios porque Loja vea realizadas sus grandes aspiraciones.

¿Y cuál fué la labor de la Junta del Ferrocarril de la frontera?

En la respuesta que dió el señor doctor Luis G. Dávila, delegado del Municipio de Machala, al Presidente de dicha Corporación, señor M. Sergio Madero, se sintetiza así lo que hizo la Junta:

“Hasta esta fecha [19 de marzo de 1921] se ha recaudado al rededor de quinientos mil sures, que se hallan depositados en dos institutos bancarios. Habiéndose vencido el plazo acordado al Sindicato Chileno-Ecuatoriano que, dicho sea de paso, siempre lo consideré un fracaso, la Junta se ha preocupado de ver la manera de confiar la ejecución de la obra a una Compañía honorable y sobre todo solvente....” Luego comunica que se han presentado las propuestas de Mr. Dobbie y la del señor Gobzenbach, el primero de los cuales ofrecía hacer los trabajos de localización, a razón de 850 dólares el kilómetro, siempre que se estudien, por lo me—

nos 250 kilómetros; [el Sindicato del señor Fabre lo estudió por 600 sucres el kilómetro]; y, el segundo, ofrecía hacer el mismo trabajo en una sección kilométrica ilimitada, previo el pago del diez y ocho por ciento sobre todos los gastos, inclusive los sueldos de empleados. [¡Oh, sombra de Koppel y Cía!]. Las propuestas fueron rechazadas, como era natural.

Antes de resumir y concluir este estudio, creo indispensable que se sepan las más autorizadas opiniones de ecuatorianos y peruanos acerca de los ferrocarriles al Oriente.

XVII

La discusión acerca de la preferencia de carreteras o ferrocarriles. — Respetables opiniones. — Lo que el Perú ha pensado acerca de los ferrocarriles ecuatorianos de Oriente. — Los pronósticos de Dn. Luis Ulloa. — La gran responsabilidad.

Precisa ante todo, fijar una idea, a lo que parece no muy clara, acerca de las vías de comunicación en las provincias del Sur: ¿se necesitan ferrocarriles o caminos en dichas comarcas?

Parecerá muy extraña la cuestión, pero es lo cierto que se la discutió con apasionamiento el año próximo pasado. La prensa acogió la discusión, pero no llegó a concretarse el resultado.

Debo recordar que el tema ya es un poco

anticuado, en lo que se relaciona con el Oriente. Cuando en 1910, se discutía con calor, acerca de las entradas al Oriente Central (Papallacta, Latacunga, Baños o Zuñac), cual era la mejor, y si debía ser camino o ferrocarril la vía que se adopte, el Sr. Dr. Miguel Angel Alborno, en su calidad de Presidente de la junta Patriótica del Tungurahua, provocó una encuesta, a la que contestó Monseñor González Suárez: "Todos los recursos de la República deben acumularse para llevar a cabo una sola empresa, y esta debe ser la del Ferrocarril al Curaray: gastar dinero en arañar la cordillera abriendo por aquí y allá *caminos de herradura* es desperdiciar criminalmente el dinero y el tiempo. Acordémonos que estamos en el siglo vigésimo, y caigamos, por fin, en la cuenta de que a la mula se la debe reemplazar *con la locomotora*".

Después de once años, un diario de Guayaquil "El Universal", haciéndose eco de propaganda de la prensa de las provincias meridionales, acerca de la construcción de carretas en lugar de ferrocarriles, provocó una nueva encuesta, a la que contestó el Dr. Remigio Crespo Toral, el 9 de agosto de 1921.

"Debe repetirse que una carretera en el suelo arcilloso y de rocas de Cañar y el Azuay, no daría resultado alguno: costaría tanto o más que el camino de hierro, con la diferencia que la conservación de éste resulta más económica que la de la carretera.

de montaña, que se destruye con las lluvias y hay que renovarla constantemente".— "Las carreteras representan un gran progreso como *vías auxiliares* sobre todo alrededor de las ciudades y para intensificar el servicio en los ferrocarriles, y aun en este caso, su conservación y renovación continúa, grava a los pueblos con un presupuesto no interrumpido que no es devuelto directamente, como acontece en las *vías férreas*"

Refiriéndose a esta misma encuesta dice el Dr. José Peralta, en carta de 1° de agosto de 1921: "Jamás he creído en la posibilidad inmediata de una vía férrea que nos ponga a los azuayos en comunicación con el mar; y menos he dado crédito a las promesas con que una arteria política ha engañado por tantos años a estas poblaciones haciéndolas ver la próxima realización de sus anhelos más fervorosos".—"Estas vías de comunicación no se hacen con recursos propios, y menos, en países pobres y que no gozan de buen crédito, pues para obras de esta naturaleza se requiere el concurso de ingentes capitales, los que es menester buscar regularmente en otras naciones, mediante la formación de compañías constructoras; las que, a su vez, solicitan el apoyo de millones de contribuyentes que colocan su dinero en una empresa lucrativa y segura. Querer construir ferrocarriles únicamente con los escasísimos y *nada seguros fondos* que nuestros Con-

gresos suelen crear al efecto, es dar una prueba evidente de que no se procede con seriedad y buena fe, o de que se carece en lo absoluto de sensatez".—"En la actual imposibilidad de obtener una vía férrea, abrumados por el desengaño, veríamos indudablemente como un gran beneficio la construcción de una carretera a la costa".—"Podría construirse aquella carretera de suerte que fuese como obra adelantada para el ferrocarril que deseamos: aumentada la producción agrícola e industrial, llegado el desarrollo de la riqueza de estas regiones al punto de ser ya indispensable la locomotora, no habría sino que modificar curvas, suavizar gradientes, ejecutar obras de albañilería, etc. y tender rieles".

Sin embargo de que el señor Sergio Madero es una personalidad conocida en los círculos literarios y políticos de la República, por sus escritos llenos de ilustración y patriotismo y por su actuación en varias legislaturas, quiero recordar que la figura del señor Madero me recuerda, cuando leo sus producciones, el espíritu dilecto de Belisario Quevedo. Como éste, vive envuelto en la misantropía de sus estudios, en su estancia machalera, y si no gusta del *réclame* ni le pierde la tentación de verse en letras de molde, es leal con su espíritu y se produce como siente, y escribe cuando no debe callar. Sus escritos aparecen muy rara vez, pero siempre con oportunidad, y siempre requerido por los dictados de al-

gún alto interés nacional.

El 25 de agosto de 1921. a propósito de la discusión del Ferrocarril Transamazónico, publicó un artículo con este título: "¡FERROCARRIL A LOJA.....¡FERROCARRIL A LOJA!", en el que se transparenta la gran alma del señor Madero y la pureza de su criterio. Tendré que volver a referirme, pero al tratar de la cuestión camino o ferrocarril para Loja, dice: "Pensar en carretera, en lugar de ferrocarril, con la idea de que se construya, más o menos un camino de herradura, *sería un disparate*. Muchos podrían enriquecerse en la obra, pero ella no duraría dos inviernos. Si, por el contrario, la fantasía arrastra a soñar con carreteras asfaltadas o macadamizadas, nunca le veríamos el término a tamaña locura. En uno o en otro caso, el pueblo sería la eterna víctima por el poco acierto de sus Representantes o por el capricho de no aceptar el justo medio en las ideas". Y luego prueba su aserto con el hecho de que, no obstante hallarse unidas todas las provincias del interior con caminos, no hay otro afán que llegar *al ferrocarril* que el liberalismo llevara de Guayaquil a Quito.

La opinión de los hombres representativos de las provincias meridionales se halla conforme en la preferencia por el ferrocarril, por que si el Sr. Dr. Peralta se decide condicionalmente por una carretera, es por las poderosas razones que presenta, y no

porque duda de la elección.

Ese mismo elemento representativo de Loja, nunca ha vacilado en creer como González Suárez, que ya es hora de abandonar *la mula*, y esos famosos *camellones y escaleras* de la montaña. La afirmación del señor Madero debe basarse, indudablemente, en el recuerdo del fracaso de la Compañía Minera de Zaruma, en la gran carretera macadamizada que se propuso construir desde Santa Rosa a Portobelo. La hermosa ruta explanada hasta la "Chilca", que tuvo el placer de recorrerla en autocamión, había desaparecido después del primer invierno, y la maquinaria importada para el trabajo aun permanece arrinconada en las orillas del viejo camino.

Honramente no se puede pensar en carreteras para Loja y el Zamora, sino en ferrocarriles.

Y este movimiento de ideas acerca de los ferrocarriles y caminos proyectados por el Ecuador para llegar al Oriente y resguardar sus fronteras, no podía ser ignorado por el Perú, que siempre ha seguido nuestros pasos con exquisita atención.

El señor Coronel Zagarra decía en 1913: "El ferrocarril (de Paíta al Marañón) hoy más que nunca, es urgentísimo, construirlo inmediatamente, en el día, haciendo cualquier sacrificio, si no queremos contemplar la dolorosísima desaparición de toda la extensa región comprendida entre el Santiago, Putumayo y el Marañón, hoy

que avanza firme, rápidamente, la construcción del ferrocarril al Curaray, la de los caminos de herradura de Baños a Canelos, el estudio del *Ferrocarril de Puerto Bolívar a Zamora*, los caminos proyectados de Pasto a Caquetá, del Alto Magdalena al Putumayo, para apoderarse así del verdadero título, de la moderna Cédula Real, que sustentará la posesión".

Don Alejandro Alayza y Paz Soldán, en su libro "Voz de alarma" publicado en 1917, dice: "Tanto se ha escrito y se escribe en el Ecuador sobre pretendidos derechos de propiedad sobre todo el Norte del Perú que, autosugestionado por sus pretensiones, ha terminado por creer de la mejor buena fe, que efectivamente esos territorios le pertenecen. Hoy es inútil discutir el pleito: no se nos escucha: por toda respuesta obtenemos el insulto o la amenaza; el odio más feroz y concentrado anida en el corazón de nuestros vecinos, persuadidos como están de que el Perú les ha arrebatado la mitad de su territorio. En medio de su tradicional miseria e insignificancia, ha logrado encontrar el dinero necesario para construir *líneas férreas* y carreteras que les den acceso a nuestras regiones oriental y septentrional, tanto para encaminar por ella la más próxima invasión militar, cuanto para alegar *derechos de posesión* más sólidos que los simples permisos que poseemos como únicos títulos de propiedad.—Se han convencido de

que por el grito y la amenaza no lograrán saciar su sed de conquista, y hoy proceden *con mayor sentido práctico* iniciando obras de gran aliento y dispendio, como son la *la construcción de ferrocarriles de Ambato al Curaray, de Puerto Bolívar al Zamora, tributario del Santiago, además de otras vías terrestres que den acceso al Morona, al Pastaza y al Napo*".

Pero el que ha dicho más claramente las cosas es el conocido escritor peruano don Luis Ulloa, quien impugnando el ferrocarril al Ucayali, dijo: "Apalicemos friamente las cosas, ¿Cuál es el fundamento en que se ha basado el señor Ministro [Leguía y Martínez] para declarar ese ferrocarril cuestión de patriotismo? La afirmación de que el Ecuador va a proceder a su vez a construir otro ferrocarril que úna Puerto Bolívar, sobre el Pacífico, a las ruinas de Borja, sobre la ribera izquierda del Marañón y al Oriente del Santiago. Pues bien: o el señor Ministro cree sinceramente que el Ecuador puede realizar y realizará pronto esa obra, o no lo cree. Si lo primero, ¿cómo puede el señor Ministro imaginar un solo momento que un ferrocarril que vaya de Lima a Ucayali pueda competir ni comercial ni estratégicamente con la futura línea férrea ecuatoriana? ¿Es posible que estos gobernantes—que han tomado como uno de sus caballos de batalla la pretendida prosperidad que se deriva para el Perú del Canal de Panamá—olviden que

Puerto Bolívar está a tres o cuatro días más cerca del Istmo y de las rutas internacionales, que el Callao? ¿Es posible olvidar que, de construirse el Transamazónico ecuatoriano, se pasaría *en dos días a lo sumo*, del Pacífico al Marañón, cuando por la vía férrea del Ucayali se emplearía diez o doce más para llegar a Borja? ¿O es que el señor Ministro no cree en la seriedad del proyecto ecuatoriano y está convencido de que no habrá pronto ferrocarril entre Puerto Bolívar y Borja? Sólo si piensa así puede explicarse que quiera oponer al Ecuador un ferrocarril dirigido al Ucayali". — "Piense él como quiera, termina el señor Ulloa, sobre la efectividad del proyecto ecuatoriano, nosotros le diremos que *el proyecto es serio y que sin embargo, él no se llevará tampoco a cabo.* Es serio, porque son serios los capitalistas que en él intervienen (Los sindicatos Francés y Franco-Holandés) y abrigan fe en su empresa; pero tardará, porque la situación política y económica del Ecuador y la anarquía que le amenaza, no dan campo en mucho tiempo a trabajos de esa naturaleza. Esto no lo puede ignorar el señor Leguía y Martínez".

"El Comercio" de esta capital reprodujo este artículo del señor Ulloa, publicado en "La Prensa" de Lima en 1912, a raíz de la aprobación del proyecto de ley que la representación lojana y orense obtuvo se aprobara por el Congreso, y cuando se ini-

ciaban bajo buenos auspicios las gestiones ferroviarias con el Sindicato Francés.

El señor Luis Ulloa ha resultado un profeta.

Y refiriéndose a las negociaciones con el referido Sindicato, dice: "Si el Ecuador, o mejor dicho, la *Compañía Franco Holandesa* que representa en el Ecuador M. Julián Fabre, se ha entusiasmado y se empecina en construir un ferrocarril a Borja, es porque sabe cuántas y cuáles son las riquezas del Santiago".—"Cuando un hombre emprendedor—que no se hace llevar malos planos al escritorio, como el señor Mac Cune, sino que se va a los bosques y vé con sus ojos selvas y ríos—cuando el señor Fabre, decimos, se dió personalmente cuenta de las cosas, no se habló más en el Ecuador, que del Ferrocarril al Marañón".

Y concluye el señor Ulloa: "Díganos ahora, el señor Ministro que, si el temor a las naciones del Norte es el que guía su política en Oriente; por lo mismo es ahora que el Ecuador se halla impotente para realizar el ferrocarril a Borja, cuando el Perú debe realizarlo. Cosa de locos parecerá más tarde haber querido acometer el ferrocarril al Ucayali, dejando al Ecuador dirigirse cuando quiera al Bajo Marañón".

¿Y pensar, sin embargo, que en el Ecuador no se ha hecho otra cosa, que desacreditar a los Empresarios que el Perú reconoció serios; desconocer los contratos celebrados y los derechos adquiridos por ellos;

barajar las leyes de la materia y por último, tratar de dividir y malgastar los fondos en inútiles estudios que hizo ya y costó el Sindicato francés? Quiénes han contribuido a que el señor Ulloa resulte profeta? ¿Se encarrilará al fin esta gran empresa del Transamazónico?

XVIII

Las conclusiones sobre el estudio del Transamazónico.—La mayor de las pruebas: la gradiente.—Con el ferrocarril por el Jubones queda en el mismo abandono la frontera.
—Una referencia del Sr. Arzobispo Polit.
—El ferrocarril directo a Loja es apoyado por el elemento culto de Machala.

Al tratar del Ferrocarril Transamazónico, hemos estudiado las distintas líneas peruanas de ferrocarriles al Oriente análogas a las nuestras; las controversias acerca de éstas; los datos técnicos y las especulaciones científicas sobre la superioridad de la línea de Paita respecto de la del Ucayali; los planes estratégicos peruanos para la ocupación del Marañón y su defensa; las leyes y contratos sobre esta materia; y, por lo que toca a los estudios ecuatorianos he reconstruido en esquema el proceso de las investigaciones respecto de las líneas de Huigra a Cuenca, del Jubones al Pante, de Puerto Bolívar a Loja y al Marañón; los antecedentes del deshaucio de la vía Jubones; la gesta lojana en la conquista de Mainas;

el pensamiento francés acerca de la línea interoceánica del Ecuador; los antecedentes y consecuencias de la negociación con el Sindicato Francés, empresario de la obra; las remembranzas del Sindicato chileno; la inmiscuencia del grupo azuayo en el ferrocarril de la frontera; las opiniones acerca de la elección de carreteras o ferrocarriles; las alarmas peruanas por las gestiones ecuatorianas para sus ferrocarriles al Oriente; y, con esta suma de investigaciones, datos, acuerdos, notas, referencias, rasgos, etc. concreto el pensamiento capital de esta parte de mi estudio en los siguientes puntos:

PRIMERO.—El Ferrocarril Transamazónico del Ecuador, tiene por base inmovible la ruta Puerto Bolívar-Loja-Zamora Marañón.

SEGUNDO.—Para la sección Puerto Bolívar-Loja preséntase como línea estudiada y controlada técnicamente, la correspondiente a los estudios del Sindicato Francés, representado en el Ecuador por el señor Julian Fabre.

TERCERO.—De un modo eventual, y para el efecto del control técnico, póngase en discusión la ruta del Jubones hasta Saraguro.

CUARTO.—Así mismo, como líneas de estudio acéptase las siguientes *variantes* a la ruta adoptada por el Sindicato Francés, variantes que afectan a las secciones: Santa Rosa-Arenillas-Puyango-Ya-

guachi-Cigne; y, a la sección Asiento minero de Zaruma, Río Lóbis, Curtincapa, Los Llanos, Chupel, Suriviña, Las Juntas o Motupe
QUINTO.—Sométase a la discusión técnica las líneas del ferrocarril a Loja, en las secciones indicadas en el número anterior, aceptándose solamente en principio la línea desahuciada del Jubones.

SEXTO.—Preconízase la prolongación del ferrocarril de Sibambe a Cuenca hasta "Las Juntas" [confluencia del río Zamora con el río de San Lucas, punto en el que se dirigen al Oriente siguiendo suavemente, por la base de la cordillera, la gran abra o paso natural del Zamora], como *la ruta ideal* de las provincias azuayas para la penetración al Amazonas navegable, y la comunicación con las provincias de Loja, El Oro y el mar. Dicha prolongación representa también una sección del ferrocarril *Intercontinental* de Nueva York a Buenos Aires, que fue objeto de un estudio anterior.

SEPTIMO.—Afirmase categóricamente que la línea Puerto Bolívar—Asiento minero de Zaruma—Loja—Zamora, representa la arteria de vida para las provincias de la frontera (El Oro y Loja), porque es la única que pondrá prácticamente en contacto todos los centros agrícolas, mineros, de ganadería y comercio *hasta el Macará*.

OCTAVO.—La línea del Jubones, si fuese aceptable técnicamente, se aproximaría a las provincias azuayas—que construyen ac-

tualmente el ferrocarril de Sibambe—, pero *dejaría siempre en abandono* los territorios de la frontera.

NOVENO.—La línea Puerto Bolívar—Loja—Marañón, representa la vía interoceánica *por excelencia*, superando a las del Perú y las otras del Ecuador.

DECIMO.—La obra deberá realizarse *sin más demora*, por contrato con una compañía constructora, solucionando decorosamente los compromisos anteriormente adquiridos por la Nación, sobre la base de una línea de vía angosta de sesenta a sesenta y cinco centímetros de ancho, debiendo adoptarse ese tipo de ferrocarril de una manera definitiva por el Gobierno, aun para que se realicen los estudios de exploración complementarios que se indica; estudios que deberán hacerse mediante un riguroso control que permita fijar con mucha aproximación el presupuesto. Para el estudio y la localización definitiva debe prescindirse en lo absoluto de las poblaciones intermedias, teniendo como puntos extremos, únicamente, “Puerto Bolívar” y “Las Juntas”, que es la vía del Zamora.

Además de todas las razones aducidas en este estudio acerca de la preferencia de la ruta indicada en el considerando N° 1, voy a demostrar con nuevos datos irrefutables, la excelencia del Transamazónico por Loja.

Para este efecto voy a registrar las principales alturas de los cuatro proyectos de

ferrocarriles interoceánicos discutidos en el Ecuador:

VIA PROANO (metros)

A)	Huigra.....	1.220
	Sibambe.....	1.805
	Alausí.....	2.610
	Palmira.....	3.240
	Luisa.....	3.160
	Riobamba.....	2.750
	URBINA.....	3.610
	Mocha.....	3.113
	Ambato.....	2.250
	Baños.....	1.844
	Mera.....	1.157
	Morona.....	430

PROYECTO DEL DR. AREVALO

B)	Por ALAUSI.....	2.610
	Achupallas.....	3.350
	Azuay.....	4.370
	Culebrillas.....	3.870
	Paredones.....	3.960
	Tambo.....	3.000
	Cañar.....	3.140
	Páramo.....	3.560
C)	Por HUIGRA.....	1.220
	Tambo.....	3.000
	Biblián.....	2.690
	Azogues.....	2.520
	Machángara.....	2.350
	CUENCA.....	2.536

Por estas tres líneas que parten de Durán, conexionándolas con la "Guayaquil and Quito Railway Co.", tenemos que, además de ser tributarias del referido ferrocarril, la "Vía Proaño" A), tiene que vencer la altura de 3.610 metros en Urbina; y los proyectos de penetración al Pante que indicó el Dr. Emilio Arévalo por Alausí, por Huigra o por Sihambe, tienen que dominar, la primera, B), 4.370 metros en el páramo del Azuay y la última C), 3.560 en el páramo del Cañar, conservando en la ciudad de Cuenca la altura de 2.536 metros sobre el nivel del mar.

Comparando, ahora, las líneas del Transamazónico por el río Jubones o por el Asiento minero de Zaruma, tenemos las siguientes diferencias:

LINEA PASAJE-CUENCA

(Suponiéndola posible.)

Río Minas.....	1.050
Paso de Rircay	1.130
Cruz Llipchi.....	1.180
Hda. Lenta.....	1.750
Jirón.....	2.140
NUDO PORTETE.....	2.755
Cuenca	2.536

Esta línea que arranca de Puerto Bolívar, indica que, siguiendo el Jubones se llega a la altura de 2.755 mts. en el Portete.

y a 2.536 en la ciudad de Cuenca, sin encontrar otra población en el trayecto que Jirón, después de vencer una naturaleza árida y escarpada, con obras de arte incalculables en su costo que no puede pagar el Ecuador.

LINEA PUERTO BOLIVAR—LOJA (F. C. TRANSAMAZONICO)

Buenaventura (paso).....	1.050
Garganta de Piñas.....	1.300
Minas de Zaruma [río].....	700
Río Pindo.....	650
Santa Ana.....	1.140
Hda. Zambí.....	1.450
Mataperro.....	2.240
La Toma.....	1.350
NUDO CAJANUMA.....	2.370
Loja.....	2.050
Las Juntas.....	2.000

Por la línea *Puerto Bolívar—Cantón Zaruma—Loja*, encontramos 70 kilómetros de terrenos tropicales, fertilísimos, casi planos desde Santa Rosa hasta la Garganta de Piñas, y los valles agrícolas de Zaruma, San Pedro, Catamayo, Valladolid y Loja, y se cruza el *Nudo de Cajanuma* tan sólo con una altura de 2.370 metros, siempre con la gradiente del *tres por ciento* en todo el trayecto.

Por lo tanto, el Transamazónico por Loja tiene la ventaja sobre las líneas mencionadas, de cruzar la Cordillera y pasar a las Provincias de Oriente, con 1.240 metros

menos que la "Vía Proaño"; con 1.190 metros menos que la Sibambe o Huigra, con 2.000 metros menos que Alausí-Azuay, con 385 metros menos que el Nudo de Portete.

Lo cual prueba, además de todos los datos de orden internacional y económico, que el *Ferrocarril Transamazónico del Ecuador* tiene por base inconvencible la ruta Puerto Bolívar—Loja—Zamora—Marañón.

Pues, ya se ha expresado largamente por los técnicos, *para los que no lo son*, que la mayor altura y pendiente de un ferrocarril representa mayor gasto de explotación, ya que la difícil tracción ocasiona mayor desgaste en el material rodante utilizado. La teoría de las fuertes gradientes de Mr. Rintelen ha caído en perfecto descrédito. Es falso el concepto de que tan sólo queda perjudicada una explotación ferroviaria en los trechos cuya pendiente pasara del tres por ciento, ya que, sólo un kilómetro de alta gradiente basta para desequilibrar el tráfico normal de toda la línea, puesto que toda anomalía se traduce en gastos permanentes por razón del refuerzo obligado en la tracción y por la paralización del poder de carga; inconvenientes que significan, en ocasiones, la quiebra de una empresa, no obstante haber llegado a la meta.

Como consecuencia lógica de la demostración final anterior, justifican los enunciados expuestos en las conclusiones Núm. 2, 3, 4, 5, 6 y 9, pues que todos

se refieren al principio fundamental: *la grãdiente*.

Tampoco necesita nuevos argumentos el hecho geográfico de que un ferrocarril que se dirigiera por el Jubones, sólo significaría dos vías férreas para Cuenca y ninguna para Loja, porque el hecho de que llegara la locomotora a la ciudad de este nombre por Saraguro, tendría importancia desde el punto de vista del paso por "Las Juntas" a Zamora, pero las provincias oreñse y lojana, sólo quedarían tocadas en algunos puntos de su perímetro por el ferrocarril, y no en las secciones más pobladas y ricas. Un ferrocarril por el Jubones sólo pasaría "El Oro" por el cantón, de El Pasaje, al que se llega en el tren en una hora desde Machala, dejando casi toda la provincia sin contacto. Y en la provincia de Loja pasaría el ferrocarril por las inmediaciones de Saraguro hasta tocar en la ciudad de Loja, pero la ciudad no es la provincia de este nombre, y de lo que se trata es de servir a toda la frontera.

Quedarían abandonadas, con el ferrocarril por el Jubones, los cantones oreñses, y los lojanos, de Catacocha, Celica, Cariamanga, Macará, y el mismo cantón de Loja.

Siguiendo la línea estudiada del Transamazónico por el cantón de Zaruma, quedaría de hecho aproximado a Calvas y Catacocha, pero es en la estación de Catamayo, de donde partiría el ramal hasta Macará, resucitando con esto el pronóstico del sabio

Caldas. ¿Convendrá, pues, el abandono de los cantones antedichos que constituyen la frontera del Ecuador con el Perú, a los intereses nacionales?

Si se mira el aspecto comercial, solamente los minerales de oro y carbón de Zaruma, Loja y Zamora, justificarían un ferrocarril, ¿qué decir, si se agrega a esto la producción agrícola, pecuaria y manufacturera de la provincia de Loja que sostiene hoy casi todo su comercio por el puerto de *Paita*?

Por lo que toca a la realización de la obra, el Trausamazónico cuenta en la actualidad con la renta saneada de *medio millón de suces por año*, y la reserva en caja de millón y medio. Los entendidos en finanzas creen que con esta renta y depósito, hay base para negociar un contrato de construcción, pues que sin un centavo ya fantasearon Thoret y Morley en realizar la obra *por cuenta* del Estado.

Dos referencias más, y concluyo.

Cuando en 1919, se preparó el terreno para la aprobación de las leyes ya analizadas, el Ilmo. señor Arzobispo doctor don Manuel María Polit, publicó en "El Comercio" dos artículos acerca del ferrocarril que llamó "El verdadero ferrocarril de Cuenca", esto es, el que parte de Sibambe; y con la cultura y la ilustración que le distingue, insinuó a los partidarios del ferrocarril de Puerto Bolívar, la conveniencia de esperar la conclusión del

de Sibambe, pues que a este llamó el ferrocarril del presente y al otro el del porvenir. Y como plantease la sugestión de que Loja no tendría celos de esto, y pedía que los lojanos le respondiésemos; desde las columnas editoriales de "La Nación" diario liberal que fundé en 1918 con el distinguido orense doctor Francisco Ochoa Ortiz, expuse:

"Lo que hemos pedido los lojanos, dije, con la invocación sagrada es la defensa de la frontera, que toda Nación bien organizada cuida con especial distinción, es que ese retardo a que se refiere su Señoría Ilustrísima, no sea *indefinido*, o quizá demasiado tardío, cuando el Ecuador quiera reparar su imprevisión.

Y no porque haya cuidado alguno en la lealtad inalterable del patriotismo lojano, sino porque una frontera sin defensas, desguarnecida absolutamente de todo elemento que indique el afán de un Gobierno por ejercer en lo futuro *el rechazo de cualquier agresión extranjera*, es campo abierto a la ambición conquistadora. Lo habéis recordado vos mismo Ilustrísimo Señor, si las armas colombianas no hubiesen triunfado en Tarqui, "¿Loja a quién pertenecería?" (1)

La respuesta de Monseñor Pólit me hizo mucho honor.

(1) Véase el Anexo N° 4°.

Este mismo sentimiento de la defensa de Loja, que es defender la soberanía nacional, tiene ambiente simpático entre el elemento culto y representativo de Machala. Cité ya en el artículo anterior el nombre de don Sergio Madero, ilustrado escritor que en su estudio "*Ferrocarril a Loja..... Ferrocarril a Loja!*" de 1921, dijo: "Loja y con ella los innumerales pueblos del Sur, viven en el olvido; maldicen el abandono de los que debíamos abrirles los brazos y estrecharlos al corazón para, unidos en santa comunidad de afectos, poder inclinarnos ante la madre común"..... "Si el dueño de varias propiedades sabe que en una de ellas hay graves peligros, que no se presentan en las demás, *a cuál* debe acudir con preferencia y con presteza? Indudablemente que tendría que abandonar todo y salvar lo que se encuentre más amenazado".

A estas consideraciones del patriotismo, habría que agregar la visión del *porvenir* que, con el avance del ferrocarril que recogiera las riquezas del Oriente, las de seis cantones lojanos y tres oreñenses, pues El Pasaje queda a un paso, convertiría a Machala en la metrópoli comercial de nuestras costas meridionales, la puerta del inmenso tráfico con el Amazonas, la Balboa de este otro Canal.

Y es de precisar aquí que el *F. C. Transamazónico* no resta movimiento

alguno ni a Guayaquil, ni a los demás puertos de la República, pues, sería una creación que sólo podrá perjudicar al Canal de Panamá, acaparando una parte del tránsito comercial y fletes de la Hoya Amazónica; y sería, por consiguiente una nueva fuente de riquezas para el Erario del Ecuador.

El ferrocarril a Loja, el ferrocarril Transamazónico por el *Zamora*, es actualmente para el Ecuador, el imperativo categórico de la defensa nacional y de su grandeza futura.

XIX

Conclusión de este estudio.—Síntesis de la situación ecuatoriana y peruana en las empresas ferroviarias.—Lo que significa la concesión *Dunsmuir*.—Juicios de extranjeros acerca del patriotismo ecuatoriano.—Lo que tenemos que hacer.—Basta de ferrocarriles en el papel.—Ante el fallo histórico del Gobierno.

Al finalizar este estudio, tengo, ante todo, que expresar mi agradecimiento al decano de la prensa capitalina "El Comercio", porque siguiendo la tradición de su programa—la *defensa nacional*—dá acogida benévola a toda contribución para el estudio de los problemas relacionados con las provincias orientales del Ecuador. Y como la construcción de

ferrocarriles y caminos, es la forma práctica, y constituye, como se ha dicho, la verdadera Cédula Real, "El Comercio", o sólo publica los estudios ecuatorianos, no cuantos datos importantes encuentran en sus canjes del Perú, a fin de mantener despierta la atención de los Poderes Públicos y el sentimiento nacional, en debate y resolución de lo que debe hacerse en pro de nuestro Oriente. Algunas de esas reproducciones me he referido, como información en varios lugares de este estudio. (1)

Y como la concesión que el Perú acaba de otorgar a Mr. Robert William Dunsuir, ha originado este análisis de la situación ferrocarrilera del Ecuador, en que se refiere al Oriente, es preciso establecer los puntos de comparación entre las gestiones de los dos países mencionados, a fin de deducir un criterio serio de estas negociaciones análogas. Se observa en primer término, que existe en el Perú *un plan de política ferrocarrilera* perfectamente estudiado y convenientemente dirigido por el Gobierno, quien tiene, privativamente, la gerencia y control de las operaciones por medio de técnicos de reconocida competencia. Ese intento de nuestra desorganización política —las Juntas— que han concluido por

(1) Véase los Anexos Núms. 5º y 6º.

anular la personería jurídica del Gobierno y su responsabilidad ante la Nación, no existe en el engranaje administrativo del Perú.

Ni se contratan los ferrocarriles el azar, ni se entrega la administración al primer charlatán, ni los intereses lugareños pueden nada ante las exigencias técnicas y los dictados del interés nacional, tantas veces desconocidos por nuestros Congresos.

También se deduce del contrato en cuestión, que el Perú ha podido proceder tranquilamente, al pactar las concesiones para la adjudicación de *veinte millones de hectáreas de tierras baldías*, la concesión de monopolio del tabaco y la explotación de todos los ferrocarriles del Perú, por treinta y tres años, sin embargo de que la situación del Presidente Leguía no es tranquila. Pero es que en la nación vecina se ha hecho propaganda interna indispensable, para llegar al convencimiento de que, sin grandes garantías, los países sud-americanos, no constituyen aun en los centros financieros, un campo recomendable para colocar acciones con rendimientos seguros. Por eso es que "The West Coast Leader" de Lima, subraya en su artículo de propaganda en edición inglesa, que el Perú ha buscado la forma de dar confianza al *Gobierno Británico*, garantizando, tanto el capital, como el trabajo de esa gran obra

que se quiere conceder a la *influencia inglesa*, según se desprende de los cables que están en la oficina del *Attaché Commercial* de la Legación Británica en Lima (1º de febrero de 1922).

Otro aspecto interesante, es el relacionado con la exploración del Oriente y de las líneas o rutas de penetración, realizadas con actividad por nacionales y extranjeros, produciendo una abundante bibliografía técnica, que ha favorecido la propaganda de los escritores, a base de informaciones ilustradas. Esta propaganda intensificada permite al Gobierno obrar tranquilamente, evitando la crítica infundada.

Frente a estos aspectos de las negociaciones peruanas, aparece la obra loca y derrochadora de nuestros congresos exhuberantes de proyectos, los que fracasan un día u otro, porque la frivolidad de la improvisación no busca datos firmes, que garanticen el éxito, dando ocasión, con esto, al aumento de impuestos y despilfarro de los mismos. Solamente un gran ascendiente del Gobierno, basado en programas concretos, podría encarrilar prácticamente nuestras grandes obras.

Por lo demás, no es cosa de esperar sentados las negociaciones ventajosas, sino de saber buscarles, con agentes hábiles en los centros financieros; sobre la base de oficinas de información y

propaganda. Por esta negligencia, nuestros negocios flotan a merced de los aventureros, conexionados a veces con los Rochette y Carbonneau, aquellos príncipes de la estafa, que estuvieron en el Ecuador y financiaron el ferrocarril de "Manta a Santa Ana" y el de "Huigra a Cuenca" hasta su primer fracaso. De cada cien contratos, uno o dos veces damos con el verdadero empresario, y cuando lo hemos encontrado lo desprestigiamos o paralizamos; y los demás han resultado simples corredores de bolsa que obtienen contratos con garantías del Estado, para negociarlos y emitir bonos sospechosos con desprestigio del crédito ecuatoriano en el Exterior. El Coronel Perrier ha presentado dos tipos clásicos de los contratos ecuatorianos que reproduce anteriormente:

Y cuando se estipulan contratos de construcción por cuenta del Estado o se reglamenta la construcción y administración, caemos en negociaciones graciosas como la Koppel, o con fracasos como el del ferrocarril al Curaray. Existe, eso sí, la ventaja de la impunidad. Todo esto, cuando las Juntas doctorales e indoctas, situadas a cien leguas del lugar de los trabajos, no dictaminan horrores! Distingo perfectamente la honorabilidad de cada vocal,

pero las Juntas como tales, son una barbaridad.

Con todos estos sistemas se malgasta el dinero, se desprestigian las obras, los pueblos se manifiestan con razón, descontentos con el pago de impuestos especiales; y no se vislumbra ni lejamente, que ningún ferrocarril pueda llegar a alguna parte. Y como no gusto hablar de memoria, recordaré que "El Comercio" publicó dos artículos o sugerencias técnicas del Ingeniero don Pedro Pinto Guzmán, quien demostró con las respectivas columnas de números, que, desde que se iniciaron los trabajos de los ferrocarriles de Esmeraldas, Cuenca, Curaray, Salinas y San Juan Chico, se han gastado hasta el 31 de mayo de 1921, la considerable suma de \$ 6.416 283,49 tocándole en esta cuenta, solamente al Ferrocarril del Curaray la partida de \$ 2.226.463,34. ¿Y que ha ganado el Ecuador con este gasto? ¿Cuántos kilómetros de vía férrea tenemos en explotación? Si no se aceptan los pocos kilómetros de terraplenes, que en una obra de la magnitud de la red proyectada; no tiene significación; terraplenes que los inviernos y el abandono concluyen por inutilizarlos; si no se aceptan las fantasías de las *mingas*, y el hecho positivo de que enriquezcan algunos prójimos subitamente, no se explicaría el fin de los SIE-

TE MILLONES, propiamente dichos, que se han derrochado miserablemente.

En cuanto a estudios y exploraciones, si se exceptúan los de los Sindicatos francés y holandés, y los que, así mismo por su cuenta ha realizado en el Oriente el Sindicato italiano, estamos a fojas primera. Ya probó, el señor Guarderas, que los planos de Fox eran incompletos, y que no daban base ni para una licitación. De los ferrocarriles azuayos no se tiene sino opiniones meramente *literarias*. Y, cuando se han llegado a obtener buenos estudios, estos empiezan a traspapelarse en los archivos, como se denunció por uno de los miembros de la Junta del ferrocarril de Puerto Bolívar, refiriéndose a los planos del Sindicato francés. No sabemos, pues, ni explorar, ni promover estudios técnicos, ni conservar los planos. ¡Y así vamos haciendo patria!

Lo malo es que de este desconcierto se ocupan en el Exterior plumas tan autorizadas como la del Coronel Perrier, a quien ya me he referido, en un tono que no nos parece favorable para conquistar el crédito que nos falta.

"La política, dice Perrier, es el único motivo por el que pudieran actualmente pretender las vías férreas destinadas a unir el Oriente ecuatoriano a la meseta interandina y de allí al litoral: *vías numerosas sobre el papel*, cuya construc-

ción es ardientemente predicada por todos los hombres políticos de la República, pero queda hasta la presente fecha en el dominio de la utopía. Se sabe que la cuestión de límites preocupa profundamente al Ecuador y al Perú, desde hace 89 años y que en la primavera de 1910 estuvieron al punto las dos naciones de entrar en una guerra fratricida. Mientras que las pretensiones ecuatorianas, las más exageradas quieren reivindicar toda la meseta de los afluentes superiores de la izquierda del Marañón, hasta la confluencia del Yapurá y aun ciertos territorios de la orilla derecha del gran río hasta el Yavarí, los peruanos intransigentes quisieran limitar al Ecuador en la cresta de la cordillera Oriental. Pero mientras que, desde hace largo tiempo, el Perú hace todo por asegurar las posesiones de las regiones en litigio y sus postas militares avanzan cada día más a lo largo del Putumayo, del Napo, del Tigre, del Pastaza, del Morona, del Santiago con sus lanchas, que circulan sobre todos los ríos, el Oriente queda siempre para el Ecuador, como "*Un misterioso El Dorado*", fuente futura de prosperidad, esperanza del país, cuya increíble fertilidad sirve de tema a entusiastas disertaciones, pero sin que ningún esfuerzo real haya sido hecho para explorarlo y crear ahí puntos de apoyo, enviando funcionarios probos y de iniciativa, colonos enérgicos y trabajadores,

en una palabra, para recuperarlo efectivamente".

¿Y desde 1912 en que el Coronel Perrier trazó este cuadro, se han operado modificaciones en el criterio ecuatoriano?

Téngase en cuenta que el Perú ha llegado a nuestro apostadero de Iquitos, y ha intentado la posesión territorial de las zonas hasta donde son navegables los ríos, (*sin conseguir la colonización ni la explotación*), valiéndose de caminos frágiles y extensísimos o por el viaje de circunvalación por el Brasil, siendo así que las entradas naturales están en el Ecuador, por las rutas del Napo, del Pastaza, del Zamora, del Chinchipe, rutas coloniales que sirvieron para el descubrimiento y conquista del Marañón, para el tráfico comercial de los conquistadores y el apostolado de los misioneros. Pero el descuido criminal ha llegado a tal punto, que no sólo no hemos conservado en buen estado esas rutas, sino que algunas de ellas, como las del Zamora y Chinchipe, que sirvieron para dominar Mainas y Jaen, hemos tenido que exhumarlas de los archivos para que entren de nuevo en la circulación de las ideas, probando asimismo con referencias coloniales, rutas que, como la del Paute no pudieron ser utilizadas en ningún tiempo, según acababan de comprobarlo en el terreno los ingenieros Massi y Malvesi, del Sindicato italiano, que encontraron impenetrables las

orillas de dicho río, para el aprovechamiento de la riqueza minera del Santiago.

Los partidos políticos sólo han emprendido en la obra del reproche, llegando a repetir tanto ciertas palabras, como las referentes a que en la dominación garciana el Oriente estuvo bien custodiado, que ha sido preciso que estudios insospechables de parcialidad como los del doctor Honorato Vázquez, copien en sus alegaciones la "*Historia de la demarcación Política del Perú*" de Carlos Bauchmann, para establecer que en 1868, esto es, cuando García Moreno era el árbitro de la situación y quitaba y ponía presidentes y se hacía elegir y reelegir cuando quería, se organizó por ley de 11 de setiembre del año indicado, el Departamento de Loreto y se fundó la ciudad de Iquitos.

Por todo esto, dice Perrier, el Oriente para el Ecuador no es sino un tema de especulaciones eruditas, de disertaciones poéticas, con las que hemos formado una biblioteca y hemos agotado el tema, pero el Perú sigue repitiéndonos las palabras dictadas por la fe púnica: *¿"estas provincias son tuyas? Pues ven, a tomarlas"*.

Y, sin ferrocarriles, sin caminos, sin lanchas, como observa en su magnífico estudio sobre la Historia del Ecuador, mi inolvidable amigo Belisario Quevedo, si por un suceso inesperado volviésemos a poseer el Marañón, no sería sino para caer en nuevas dificultades sino avanzamos rápidamente

con nuestras vías de penetración *hasta las cabeceras de los ríos navegables*

Toda esta amarga experiencia debe obligarnos a no seguir trazando ferrocarriles sobre el papel, sin que se estudie previamente por los técnicos la topografía y dificultades del terreno, las riquezas naturales por explotar o poner en valor, el porvenir de las regiones por atravesar o penetrar, la densidad de la población, la importancia del futuro tráfico, el interés internacional, general o estratégico de la obra; en fin, los recursos con que se cuenta y la situación económica del país constructor. Todo esto han señalado los técnicos como las bases del estudio, pero nosotros sólo hemos tenido en cuenta los intereses lugareños, las influencias del político o del caudique que ha desviado el ferrocarril para que aumente el valor de su propiedad, y las opiniones indocumentadas de gentes que hemos convenido en declarar oráculos de sabiduría, sin que ellos mismos se expliquen el porqué; todo esto, cuando los charlatanes y logreros no han puesto a saco las empresas, improvisándose ricos.

Pero sobre todas estas consideraciones, lo que ha perjudicado terriblemente al Ecuador, es el hecho de no haber adoptado un tipo de ferrocarril adecuado a las sinuosidades del territorio y a la potencia económica del país. En ninguna parte ha resultado más elocuente aquello de que "*lo enemigo de lo bueno es lo mejor*". Hemos

cuidado de que en los contratos figuren estas palabras. "ferrocarril de primera clase", con una candorositad y cierto orgullito que ha de haber inspirado lástima a los que no nos quieren mal, y risa a los enemigos.

Ferrocarriles de vía angosta son los que el Ecuador necesita. En las conferencias de los Sres. Luis Martínez y Vacas Galindo se apunta esta idea; pero el que ha hecho un verdadero estudio de esta conveniencia es el señor Ingeniero Carlos Guarderas. Si los millones que hemos arrojado a la calle, en esos conatos de construcciones ferroviarias, los hubiesémos aplicado a un ferrocarril al Pailón o al Oriente, tendríamos que apuntar menos verdades amargas. Pero como no nos es posible viajar sino en ferrocarriles de "primera clase", continuaremos viajando en mula o a pie.

Por lo que toca al Oriente, solamente dos ferrocarriles urge construir: el de Ambato al *Gonambo*, en el río Tigre navegable, con un ramal de Mera a La Coca; y, el *Transamazónico* de Puerto Bolívar a Loja y Zamora, para dominar el Marañón. La prolongación del ferrocarril de Sibambe a Cuenca, hasta Loja, completaría la red para la comunicación amazónica de todo el Ecuador. El camino que debe construir la *Leonard "Exploración"* desde Tulcán, por el Pun, a Sucumbíos, dejará expedita la entrada al Oriente a las provincias del Norte.

Y como el Sr. Dr. Dr. José Luis Tamayo, Presidente de la República, ha expedido ya el Decreto Ejecutivo (noviembre 25 de 1921) por el que ordena el cumplimiento de la última reforma legislativa, que se abstuvo racionalmente de fijar rutas para el Transamazónico, diputando el estudio a los técnicos, para que con su dictamen resuelva el Gobierno la cuestión, someto este estudio, como ecuatoriano, a la pública consideración, a fin de que se pueda apreciar justamente el fallo que recaiga en un problema de vital importancia para la defensa nacional.

"CUANDO LOS DIOSES HAN DECIDIDO QUE UNA REPUBLICA DESAPAREZCA, DECIAN LOS ROMANOS, PONEN UNA VENDA EN LOS OJOS DE SUS HOMBRES PUBLICOS".

Quiera el cielo que la visión del porvenir sea muy clara en esta resolución.

XX

Del apéndice del Sr. Nicolás.—Refutación exigida.—Las contradicciones flagrantes; mientras más se estudia mejor queda en claro la farsa.—El inventor de cataclismos.—Lo que queda del ferrocarril al Curaray: total nada.

"Declaro que no me interesa que se aclare o nó este asunto. No trato de fastidiar personalmente a nadie. Pero como el curso de este estudio reclama el examen de la

administración directa del Estado [en la construcción del ferrocarril al Oriente, de Ambato al Curaray] para apreciar su eficacia o su ineficacia, precisa saber qué es lo que se ha hecho desde 1.917 hasta 1.920". Así expresé en el Capítulo VI de este estudio.

En vista de la "ligera exposición", demasiado "ligera" en verdad, que ha hecho el Superintendente Martínez, responsable en el fracaso del ferrocarril, aunque no el único, añado, que mi indiferencia porque se esclarezca no está en esta cuestión, radica en que nunca creí que el Gobierno ha de ocuparse de la investigación, y *ante la impunidad*, es preciso que quede constancia, por lo menos, que los ciudadanos *sí nos damos cuenta* de lo que pasa; que no somos un montón de imbéciles, que vemos que un ferrocarril fracasa, que se derrocha el dinero, y sin embargo, seguimos creyendo y esperando en los discursos de los políticos y los informes de los farsantes. Se trata de una investigación imparcial y por eso sólo se ha perseguido la exposición de la verdad.

Entro en materia. Anota en mi estudio dos errores sustanciales el Sr. Martínez: 1º que he dicho que la locomotora llegó al kilómetro *veinte y dos* [y no al *veinte*] durante la administración del Dr. Peñaherrera; y, 2º que el ferrocarril llegó a Pelileo "seis meses después de la segunda administración Plaza", cuando ha

debido decirse "seis meses después de *terminada* la administración Plaza".

Bien, Pregunto ante todo, ¿constituyen documentos dignos de apreciarse y citarse los "Informes" ministeriales y los "Anexos" de éstos, que se publican *bajo el control del Gobierno* en la Imprenta Nacional? Si esas memorias no valen, pues entonces no he dicho nada; pero si merecen fe, a ellas he de seguir refiriéndome, pues que en esos documentos he basado una buena parte de mis estudios acerca del ferrocarril al Curaray.

Y contestando a los errores anotados digo: 1º En el capítulo VI de mi estudio repito: "Nótese, pues, *de una manera muy clara* que en junio de 1916 el ferrocarril al Curaray recorría ya la extensión de *veinte kilómetros y medio* comprendidos entre Ambato y Chiquicha, etc"; y. 2º Al decir "después de la segunda administración Plaza" creí que el pensamiento quedaba bien expresado; pero si le faltaba la palabra "*terminada*", pues, acepto, y terminemos esta minucia.

Absuelto de mis errores, examinemos los de la "Exposición Obligada" del Sr. N. Martínez.

1º "Al hacerme yo cargo de la Superintendencia, dice, *no suprimí* ningún ingeniero, por la sencilla razón de que no tenía ninguna atribución para ello, ya que Fox siguió al frente de la dirección técnica".

En los "Anexos de 1917-1918" pág. 80, línea 19, dice el Sr. Martínez: "Hasta el 1º de febrero pasado, el cargo de Director técnico lo ha venido desempeñando el Sr. Walter L. Fox, quien tenía como Ayudante al señor H. C. Houston y luego al Sr. John Clegg, mas, como el sueldo de Fox era excesivo, *solicité al Supremo Gobierno su separación*, por cuanto, una vez concluidos los estudios y la localización hasta Baños, ya no eran precisos sus servicios". En la pág. 84, aparece la firma del señor Martínez.

Posteriormente insiste en *la economía* de la supresión de un técnico de la talla de Fox, y que don Luis Martínez fue a contratar en Nueva York. Se le reemplazó con un Sr. excesivamente borracho. La expulsión de Fox, cuando se había fracturado una pierna en el servicio, sólo implica una ingratitud monstruosa. Luego, en la "*Exposición obligada*" indica el superintendente que cambió de ingenieros como de zapatos, hasta dar con el hombre que necesitaba, con el pobre señor Carrera, al que manejaba como un paje, quedando por lo mismo, la parte técnica a merced de la sabiduría innata del Sr. Martínez, y el control de los gastos desapareció. La destitución de Mr. Fox, ya se vé que ha sido una economía!

2º.—"Me concretaré a contestar *el cargo principal* que me hace, cuando asegura que desde que yo asumí la Superintendencia, se

inició la obra del cangrejo".—"Los trabajos no sólo estaban en el kilómetro 31, sino que también se hallaban trabajados y *concluidos los terraplenes* de los kilómetros 32, 33, y 34; pero como se trabajaba simultáneamente, al mismo tiempo, desde Ambato y Pelileo, sucedió que al centro, es decir, en los kilómetros comprendidos entre el 20 y 31, se encontraban todas las dificultades casi invencibles con que se tropezó y los trabajos de terraplenes en esa sección,—antes de 1916—consistiéron en concluir únicamente todo lo formado de tierra suave, dejando grandes extensiones de roca; sin haber dado *ni un solo barretazo*" dice en la "Exposición Obligada".

Venga acá ese informe de 1917, que ha olvidado el señor Martínez, para esclarecer el punto relativo al trabajo de las rocas, que significaban *toda la dificultad* de la subida a Pelileo. "Si bien es verdad, dice, que en los años anteriores (a 1917) se había trabajado en los terraplenes de los kilómetros 21 al 34, estos se hallaban al empezar al año [1917] muy lejos de estar concluidos, pues, faltaba lo principal es decir, *la conclusión de los cortes* de Chiquicha. San Francisco, Gallo Cresta, Grama Loma y el Obraje, sin tomar en cuenta varias interrupciones pequeñas de roca y y aún de tierra suave"—Luego copia las especificaciones relativas al porcentaje de trabajo en cada kilómetro de las rocas, especificaciones de Mr. Fox que reprodujo

en el capítulo VI y concluye el Sr. Martínez: "En resumen, puedo asegurar a Ud. señor Director (de Obras Públicas) que después de cuatro o cinco meses de trabajo [el informe es del 4 de junio de 1917] se hallarán los terraplenes *definitivamente concluidos y en estado de ser enriellados hasta el kilómetro treinta y cuatro en Pelileo*".

Y contradiciendo a su propio informe, acaba de asegurar el Sr. Martínez, que en las rocas de San Francisco, etc., no se había dado *un solo barretazo*, cuando, precisamente en los años 1916—1917, se dió tal impulso al trabajo, en las rocas indicadas, que en los informes del Ministerio, de Fox, y hasta del mismo señor Martínez se augura que el tren llegaría a Pelileo en el mismo año de 1917, pues que la mayor dificultad había sido casi vencida, Sólo faltaba *un kilómetro*, sumando el porcentaje de trabajo que quedaba por realizar. Por eso, entusiasta, dice el Sr. Martínez que después de cuatro meses estarían concluidos definitivamente los terraplenes, para ser enriellados hasta el kilómetro 34 en Pelileo.

Y de aquí también, que el informe de 1917, sirve de punto de partida para apreciar el avance o retroceso de la obra. Es desde fines de 1917, en el curso de 1918 y los años siguientes en que desaparece del tablado Mr. Fox, que empieza la obra del cangrejo.

Con el informe de 1918, probé, que estando ya en el kilómetro *treinta y cuatro* en el año anterior, y faltando sólo un kilómetro para la "conclusión definitiva" de los terraplenes hasta Pelileo, se volvía a contar, *paso atrás*, desde el kilómetro 21 hasta el 37, retrocediendo trece kilómetros en la cuenta!

Prescindo ahora de ese retroceso, y convengo que en 1910, en que *llegó el ferrocarril* a Pelileo, se avanzó con los terraplenes *concluídos* hasta el kilómetro *treinta y siete*, ¿cómo es que en el Informe Ministerial de 1919, pueda decirse que bajo la activa Superintendencia del Sr. Martínez se han verificado los trabajos relativos a *la conclusión* de los kilómetros 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y parte del 38?

O estaban concluídos los terraplenes hasta Pelileo, o no estaban concluídos. Si lo primero, por qué se repite la cuenta desde el kilómetro *treinta y siete* que ya figuró en el informe del año anterior; y, si en 1919 no habían llegado los terraplenes ni a Pelileo, menos pasar adelante, cómo pudo imaginarse la llegada del tren en 1918? El absurdo o *los cangrejos*, no hay término medio!

Por fin, en 1920, dice el Ministro de Obras Públicas: "La enrielladura se encuentra en Pelileo, esto es en el kilómetro 34. Los terraplenes se encuentran completamente terminados hasta el kilómetro 40

y con interrupción hasta el 44. (pág. 148 del Informe).

Si de los cuarenta kilómetros de 1920, se resta treinta y cuatro kilómetros de Fox, de 1917, cuántos quedan en favor del Superintendente Martínez? *Seis kilómetros de terraplenes.* Y en este gran trabajo, el de tender rieles, *concluir un kilómetro en las rocas y armar los puentes de hierro se ha gastado,* según la declaración oficial \$ 693.941,15. Es lo que queda en claro.

Pero sinteticemos más la cuestión en cuanto al gasto, sin atenerse a la declaración o cuentas del mismo Sr. Martínez. En el balance de inversión en los ferrocarriles que construye directamente el Gobierno, probó el Sr. Ingeniero Pinto Guzmán que hasta el 30 de mayo de 1920 [año hasta el que llega este examen] se ha gastado en el ferrocarril del Curaray, la suma de \$ 2.226.463,34; y, en el informe del Dr. Peñaherrera, consta, que, el monto total de gastos, inclusive material rodante y de construcción, para dejar la obra en Peliileo, propiamente, asciende a \$ 1.524.014,64. Luego, pues, lo gastado en la Superintendencia del Sr. Martínez asciende a *setecientos dos mil cuatrocientos cuarenta y ocho sures, setenta centavos*, cantidad mayor que la anotada en el Informe de 1920.

Pero abandonemos ya los informes, que los autores son los primeros en despreciar por *ridículos*, para apelar a otro género de razonamiento. En este estudio no se tra-

ta de una diquisición puramente metafísica, sino de un hecho: la construcción de un ferrocarril, ¿Cuál debe ser la prueba de un Superintendente, ¿el enredo de palabras, o la exposición de la obra? Y lo que se ha tenido a la vista es que el tren no ha pasado de Pelileo *donde lo dejó Fox*, que según los propios informes oficiales no se ha pasado hasta 1920, del kilómetro 40; que cuantos hemos recorrido el trayecto de Pelileo a Baños, en distintos meses, no hemos visto una cuadrilla organizada de trabajadores, sino unos pocos peones, un campamento de carpas abandonadas, y *nada más*. En cuanto a estudios, ya hemos visto que Fox fue separado porque los había concluido. El desvío por el Obraje, no tiene significación, según declara el Sr. Martínez, y esto es verdad, ¿luego?

¡Ah! las famosas trochías ferrocarrileras. Pero si eso es ridículo; si sólo se trata de la limpieza y compostura de un camino antiguo, y el gasto es pequeño, relativamente. Me afirmo en lo que tengo dicho a este respecto, pero sí protesto por aquello de que el Batallón Zapadores fue auxiliado con peones. No es cierto. La obra de los militares es espléndida y debida a su propio esfuerzo.

Lo que afirmo en definitiva es, que *con setecientos mil sucres*, se podía haber construido una gran carretera desde Pelileo hasta Mera, sin tantas alharacas, idas y venidas, actividades, charlatanerías y remi-

tidos. Todo lo que ha pasado, no es sino una farsa.

Porque el camino de Baños a Mera no se puede llamar todavía un camino, sino un sendero de montaña hasta el Zuñac y una trocha desde este lugar a Mera.

Cuando en 1920 se trabajaba por el señor Martínez la rectificación de "El Mirador" y el paso del Abitahua por la Dirección de Oriente, mientras estaba yo en el campamento, salía el señor Martínez a esta ciudad y le decía al Sr. Presidente Baquerizo que el 24 de Mayo de 1920, estaría concluida la carretera hasta el Puyo, en donde había determinado fundar una ciudad en su honor. Parece que el Presidente le creía, pues que el Superintendente *suele afectar* aspecto de convencido, y mis informes verdaderos, como no halagaban la vanidad de nadie, no hacían mucha gracia. Pero como se venciera el plazo, y los discursos ya estaban preparados, lo mismo que la caravana oficial, el Sr. Martínez, que es lo más fresco que he conocido, inventó un cataclismo y se lo comunicó desde Ambato, por telégrafo, al Presidente. He aquí la pieza, que pidió se publicara como la razón del fracaso del viaje Presidencial al Puyo, pues sólo entonces se convenció el Dr. Baquerizo de la farsa. Dice así.—"*Grandes cataclismos en las selvas Orientales.—Terrible tempestad que amenaza la montaña.—Arboles seculares derribados.—No hay noticias de los campamentos de los trabajadores.—El Tungurahua se*

despierta.—Telegrama de Ambato, mayo de 1920.—Sr Presidente de la República.—Carlos Saa, sobrestante de la primera sección del camino al Puyo, me comunica que ayer hubo una formidable tempestad en las regiones cercanas al Topo, y que el viento huracanado ha ocasionado destrozos en la selva arrancando de raíz árboles seculares, pero que no ha habido ninguna desgracia. De los campamentos más distantes no tengo noticias, pero creo que tampoco habrá pasado nada, *ya que esos fenómenos son frecuentes en el valle del Pastaza* y siempre circunscritos a una faja de terreno. Por otra parte parece, que el Tungurahua acaba de despertarse, pues se oyen frecuentes bramidos y se sienten repetidos temblores; pero tampoco puede ocasionarnos ningún daño. Le saluda su atto.—*Nicolás G. Martínez*".

Y después de todo este sainete, tampoco le ha pasado nada al señor Superintendente Martínez, no obstante la campaña que le hizo don Cristóbal Vela, denunciando a todos los Poderes Públicos lo que ocurría en el trabajo del ferrocarril.

"*El Comercio*" no puso sino este comentario, a todo el cataclismo anunciado por el señor Martínez: "*Total nada*", expresión que puede servir también de epitafio al *Ferrocarril al Curaray*.

Y aquí debía terminar, pero antes tengo que manifestar que el señor Mar-

tínez que se equivoca hasta en la declaración de lo que se ha figurado que ocurre con la Colonia del Napo. El Gobernador de la expresada provincia, a cuyo cargo estuvo la Colonia, puede explicarle que el contrato del Gobierno terminó en diciembre, y que no se ha renovado. La gente está allí *por su cuenta*. Además existe en caja cuatro mil sucres de los fondos de Colonia, más una suma de dos mil quinientos que se había pagado a la gente indebidamente. ¡Si se pudiera decir lo mismo de los fondos del ferrocarril!

Mi ruta ya se la regalé, ¿qué más quiero? Y en cuanto a ese enredijo conquistador de zagalas en los lindos campos banefios, no ha llegado a mi noticia, y estoy admirado de los dotes escudriñados de don Nicolás. Pues al fin vamos a encontrar sus admiradores su verdadera vocación.

Porque yo no he de recoger las versiones acerca del origen de la saludable situación que se ha creado el novísimo Marqués de San José, o mejor dicho, el Marqués de los Cangrejos.

P. Jaramillo A.

Quito, Mayo 1º de 1922.



