

MANIFIESTO

PRESENTADO

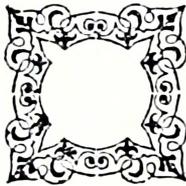
POR EL INGENIERO NACIONAL MODESTO LOPEZ

A LA LEGISLATURA DE 1890

SOLICITANDO EL PAGO DE LO QUE LE ADEUDA LA NACION

POR, SUELDOS DEVENGADOS

Y CANTIDADES SUPLIDAS PARA OBRAS PUBLICAS



QUITO

—
IMPRESA DEL CLERO

—
1890

MANIFIESTO

PRESENTADO AL CONGRESO DE 1890

POR MODESTO LOPEZ,

Ingeniero Nacional.

EXPLICACION NECESARIA.

Yo juzgo que un hombre que ha cansado, por muchos años, la atención pública, se halla en el caso de pedir excusa, cuando resuelve poner término á su cantilena.

Desde el año de 1869 vengo diciendo: "Se han cometido errores en el trazado de nuestros caminos. Conviene que se den buenas leyes y de práctica aplicación."

Con este mismo tema me he dirigido al soberano Congreso de 1890, reconociendo que está formado de hombres sensatos, patriotas é ilustrados, y que, por lo mismo, acogerá las ideas que tiendan al progreso del país y disimulará con indulgencia las erróneas.

Para la verdadera inteligencia de los ocho capítulos de mi opúsculo, daré una explicación.

En el capítulo I he dado algunas nociones oro-hidrográficas, por el deseo que tengo de que los hombres sabios de nuestro país se ocupen en este asunto, siquiera por refutar mis errores.

En los capítulos II, III y V he consignado algunos hechos que los recogerá la historia por estar comprobados con documentos fehacientes.

En el capítulo IV digo que he abierto trochas para ir á pie ó á caballo y reconocer las zonas de los caminos proyectados, los mismos que los ha aceptado la Nación, como lo comprueban los decretos que ordenan su apertura. Por tanto, los hombres que califican de malo el camino, cuya construcción apenas se ha comenzado, y sin más dato que el sendero que tienen á la vista, no hablan de buena fe ni como patriotas.

Por la serie no interrumpida de las comunicaciones que me han dirigido todos los Gobiernos, desde el día que entré al servicio de las obras públicas, se conocerá mi perseverante laboriosidad; pero es preciso decir que para lo sucesivo no trabajaré en la obra de caminos, sino cuando pueda contratar alguno por empresa. Por consiguiente, no deben temer los hombres nimiamente escrupulosos por el bien del país, que mis indicaciones entrañen ideas de interés particular.

En los capítulos VI y VII solicité una ley, pero no considerándome competente para formular el proyecto, me limité á hacer tal ó cual indicación. Así pues, mal juzgarán los hombres que piensen que he propuesto un contrato ó he pedido un privilegio. La empresa de Síchos la podría acometer, si se diera una buena ley para la construcción de los caminos vecinales y se me concedieran los medios indicados para esa obra; porque, en unión de hombres resueltos y de buena voluntad, acometería empresas combinadas.

El examen de mis dos cuadernos titulados "Los Andes Quitenses" dará una ligera idea de lo mucho que hay que considerar para formar el proyecto de la ley que solicito. No he hecho otra cosa que lanzar mis ideas con la seguridad de que el público juzgará con benevolencia mis pobres escritos; porque es atributo de la verdadera ilustración mirar con interés, pres-tándoles generoso apoyo, cualesquiera propósitos que entrañen ideas de justicia y espíritu de verdad, todo esfuerzo que redunde en beneficio de legítimos intereses, toda propaganda que se encamine al bienestar social, mercantil, científico ó de otro orden cualquiera.

Al concluir mi publicación anterior evoqué los antiguos recuerdos de mis exploraciones, y experimenté dos atracciones potentísimas, iguales en energía, en cuanto solicitan respectivamente elementos homogéneos y simpáticos. La cordillera de los Andes absorbía la materia, y el desconocido infinito inflamaba y atraía el espíritu.

En aquella hora melancólica, ante aquellas soledades mudas, discurrí en el capítulo VIII.

De este modo he dado fin á mis penosas incursiones comenzadas en el año de 1869. Por esto, en mis escritos sucesivos, ya no volveré á repetir el cansado tema de leyes y caminos.





MANIFIESTO

PRESENTADO

POR EL INGENIERO NACIONAL MODESTO LOPEZ

A LA LEGISLATURA DE 1890

SOLICITANDO EL PAGO DE LO QUE LE ADEUDA LA NACION

**POR SUELDOS DEVENGADOS Y CANTIDADES SUPLIDAS
PARA OBRAS PUBLICAS.**

Cuando dije en mi publicación anterior, que para dar siquiera á conocer las regiones por mí estudiadas, había buscado con laboriosa perseverancia un fondo para emplearlo en marcar, una tras una, las líneas del proyecto, bien podía dudarse de la realidad del hecho; porque, juzgando naturalmente, no era posible imaginar que hubiese podido dar cima á una empresa de todo en todo superior á mis facultades.

Pero es preciso considerar: 1º Que no he pensado invertir ese fondo para dejarlo gastado en beneficio público, pues mi ánimo ha sido conservarlo para, después de llenado mi primer objeto, emplearlo en bien de mi familia. Prue-

ban esto los documentos que he reunido para comprobar la cuenta y alcanzar la orden de pago: 2º Que todos los hombres están en el deber de ir preparando, cada cual en su esfera, materiales para el progreso social, á fin de que nuestros descendientes encuentren limpio de maleza el camino y puedan fácilmente encontrar la verdad, para tener acierto en sus investigaciones: y 3º Que por ley de compensación estamos obligados á procurar aliviar la penosa fatiga de los hombres que viven del sudor de la frente; que mantienen con su trabajo diario ancianos padres y tiernos hijos; que arrancan á la madre tierra á fuerza de industria y constancia los frutos indispensables para la vida; que labran la madera, construyen nuestras habitaciones, trasportan los artículos del comercio, duermen al raso, trabajan y padecen sin quejarse.

Por eso, he procurado dar á la madre patria una corta contribución de trabajo personal, pues tengo para mí que ella vive y se sostiene de esas contribuciones de sus hijos.

De modo que he pensado sin cesar en el adelanto del país; pero he pensado también que esto tiene su coyuntura, su sazón y oportunidad y que no es fácil progresar ni lograrlo con sólo quererlo; pues comprendí que se necesitaba que á la voluntad secunden los tiempos y las ocasiones; y entre tanto que estos cooperadores se presenten, he estado á la expectativa, para asirme, por decirlo así, de las ocasiones oportunas.

Las dificultades no me han desalentado, ni llevado mi alma á la desesperación y el abatimiento; porque yo sabía que nunca la desconfianza ciñó la corona del triunfo; que en

las empresas grandes y justas, en las aspiraciones hijas de la razón y el cálculo, los obstáculos sólo deben servir para que el hombre despliegue toda su energía y estimule la elasticidad de los resortes de su acción.

La siguiente reseña y el expediente de los documentos que acompaño, probarán los asertos que acabo de exponer.

PUENTE DE CUNUYACU.

Es notorio que el ilustre Sr. García Moreno marca la época de progreso en el país; antes de él, no hubo instituto de ciencias. Por consiguiente fué desconocida la profesión de Ingeniatura.

Yo tuve que seguir el sistema de instrucción entonces establecido; pero por disposición natural me dediqué á las matemáticas con toda la fuerza que me permitían mis facultades: presenté el examen escolar, sostuve un certamen público y me recibí de agrimensor. Para ilustrarme asistí al curso de Jurisprudencia: aprendí el idioma inglés, y deseando adquirir los conocimientos de Ingeniero, pedí á Europa las obras del ramo.

Así, en el año 1862, ya me hallaba en condición de poder dirigir nuestros caminos. En esa virtud me llamó el Sr. García Moreno al servicio de las obras públicas y me encargó la conducción de la carretera en la provincia de Pichincha. Permanecí en ese destino el tiempo que empleó el Ingeniero Wuisse en trazar la línea hasta el litoral. A su regreso pasé á la provincia de León á ocuparme en la misma

obra, donde comencé á poner en planta los conocimientos adquiridos por mis propios esfuerzos.

Al intento cambié el proyecto del Ingeniero en Jefe, en el puente de Cunuyacu. Ese hecho alarmó á las autoridades; porque, considerándome joven, falto de conocimientos, temieron se echase á perder la obra.

Para dar cima á la empresa, en los pocos días que el Sr. García Moreno debía permanecer en Guayaquil, moví las poblaciones, mediante el apoyo de los curas; de suerte que, cuando regresó S. E. estuvieron hechos dos arcos, y la vista material de la obra desarmó al celoso Presidente. Esto me valió un ascenso en la escala de mi profesión.

PUENTE DE JAMBELÍ.

En el año 1866 resolví levantar un hermoso puente en memoria de la heroica acción naval dada en Jambelí por el Sr. García Moreno.

Aprovechando de los últimos días del primer período de ese Ilustre Presidente, acopié materiales, y continué la obra en los primeros meses de la administración del Sr. Gerónimo Carrión. Estando los seis machones á diez metros de altura sobre flor de agua, visitó la obra el Sr. Manuel Bustamante, Ministro de lo Interior, quien admirando no sólo el adelanto de ella, sino también su hermosura, ofreció decidida cooperación. Después el Gobierno premió mi trabajo con otro ascenso.

CARRETERA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

Hasta el año 1867 se había malgastado una fuerte cantidad en la carretera de la provincia de Tungurahua. Para poner remedio á tan grande pérdida, hizo un viaje conmigo el Sr. Dr. Camilo Ponce, Ministro de lo Interior, y acordamos abandonar lo hecho, para abrir la carretera por las cercanías de Izamba, lo cual se verificó en pocos meses mediante la activa cooperación del Sr. Dr. Francisco Montalvo, Gobernador de la provincia. Por esto y los trabajos que iba á emprender en el Chimborazo me señaló el Gobierno un aumento de sueldo.

PUENTE DE PANSALEO.

En el año de 1869 construí un puente elíptico de grande alcance sobre el río Pansaleo. Para que juzgara de la solidez de la obra, mandó el gobierno una comisión técnica, cuyo informe me fué favorable; y se podrá formar idea del concepto que élla hizo del puente, por el título que me confirió el Gobierno y la carta particular del Sr. García Moreno, relativa á la cimbra.

CAMINO DE ZHILICAY.

En el año de 1876 se extendió mi servicio hasta la provincia del Azuay: la brigada de Cañar trabajaba en los sitios de la hacienda de Yerba-buenas, jurisdicción del anejo de So-

carte, y la de Sibambe en Zhilicay, cuando aconteció la funesta revolución del Ocho de Setiembre, y por la completa desmoralización de los trabajadores, perdí valiosos instrumentos y todos los útiles del campamento.

CAMINO DE LA PUERTA.

He dicho que la exactitud con que pagó el Gobierno los gastos hechos por mí en el puente de Pansaleo, me dió aliento para emprender la obra del camino de la Puerta.

Con verdadero empeño procuré la continuación del ferrocarril de Yaguachi hasta el puente de Chimbo. Con tal objeto dirigí á la Convención de Ambato, la exposición que corre en "El Ocho de Setiembre, número 65, año II." Entonces tuve cuidado de no presentar óbice para el ascenso del ferrocarril á Sibambe, porque no convenía divagar la idea. Una vez que llegó la locomotora al puente de Chimbo, consideré que me cumplía por deber, abrir un buen camino para unir la carretera García Moreno con dicho ferrocarril.

Con tino y sagacidad alcancé la orden para dar comienzo á esa obra; pero como no suministró el Gobierno los recursos para pagar á los trabajadores, me ví en el caso de hacer extraordinarios esfuerzos.

Cuando estaba el camino en la Esperanza y la pica en el campamento de la Libertad, invité al Sr. Víctor Fiallos, entonces Jefe Político del Cantón de Alausí, para que hiciera una visita á la obra, asociado de algunos concejeros municipales.

Grande fué la sorpresa que recibieron esos Señores al ver casi vencidas las dificultades que presentaba la ardua cordillera; y, por el favorable informe que ellos elevaron, mandó el General Veintemilla satisfacer la cantidad que adeudaba el Gobierno; pero ya sea por error de concepto, ó por capricho, el Tesorero de la provincia del Chimborazo no pagó toda la cantidad; y como no era ni es justo sacrificar una parte del pequeño capital, que había destinado al desarrollo de mi proyecto, he seguido la cuestión hasta alcanzar del Tribunal la sentencia que ordena el pago de lo que me adeuda la Nación.

En Octubre de 1880 salí de la montaña con el objeto de arreglar lo conveniente respecto de la contabilidad y el trabajo; pero por las contrariedades que como de oficio se oponen siempre á toda buena obra, fracasó el proyecto.

Cuando tuve conocimiento del viaje que iba á emprender el General Veintemilla en marzo de 1882, me acerqué á pedirle me proporcionara los recursos necesarios para despejar la trocha, asegurándole que por élla iría con más comodidad que por cualquier otro camino. El resultado correspondió á mis esperanzas; porque cruzó la cordillera en el corto espacio de cinco horas, sin embargo de lo avanzado que estaba el día y los inconvenientes que presentaba el riguroso invierno. En consecuencia, ordenó el Presidente la construcción de una carretera.

Pero el levantamiento general que produjo en la República la proclamación de la dictadura causó la suspensión de la obra. Por otra parte, mi atención estaba consagrada á la carretera del Norte, y de ningún modo podía yo

volver á pensar en el camino de la Puerta, que tantas pérdidas y terribles amarguras me ha proporcionado. La lectura del expediente que reposa en el Tribunal, sólo pudiera dar idea de los grandes sacrificios y pérdidas que he hecho por abrir el mentado camino.

CARRETERA DEL NORTE.

Es notorio que nada se adelantó en la construcción del camino de Quito á Ibarra, á pesar de los esfuerzos del Sr. García Moreno y del vivo interés que por esa obra demostró el Sr. Manuel Gómez de la Torre en la época del Sr. Antonio Borrero.

En el 24 de Diciembre de 1878 comencé á sostener asidua lucha con la rutina y egoísmo de algunos, con la rudeza de otros y las exigencias del Poder: larga sería la relación de lo ocurrido en el camino de los Azares, la carretera del Norte y el puente de Guayllabamba; pero todas mis amarguras están compensadas con la satisfacción interior que siento al ver cambiada la horrorosa vereda de la culebrilla con el magnífico camino por la vía de Carapungo.

PUENTE DE CUILCHI.

Los hombres observadores conocen el error del trazo de la carretera en la playa de Rumipamba, bañada por las fuentes de Cuilchi y Cutuchi. Además, los escombros de dos puentes construidos en un corto espacio de

tiempo, y la servidumbre impuesta al público durante quince años, de pasar el río á espaldas de hombres, prueban hasta la evidencia la desacertada dirección.

Para remediar tamaño mal proyecté abrir una nueva carretera por las quintas de Salas y Silva. Esta obra comencé por la construcción del puente de Cuilchi, y por tanto haré una breve reseña de lo ocurrido en él. En 12 de Agosto de 1882 me dijo el Gobierno lo siguiente: “Instruido el Supremo Gobierno de que la carretera que conduce de la provincia de León á la de Tungurahua, se encuentra en malísimo estado y que necesita una pronta reparación para evitar su ruina; S. E. el Encargado del Poder Ejecutivo dispone que Ud. se traslade, sin pérdida de tiempo, á dichas provincias, con el objeto de que mande hacer las refecciones que convengan, aprovechando de la presente estación, con lo que se favorecerá el trabajo y podrá precaverse su total deterioro con la entrada del invierno.” Después de inspeccionar el estado en que se hallaba la carreta de la provincia de León, dirigí al Gobierno un informe cuya contestación está concebida en estos términos. “Quito, á 4 de Setiembre de 1882.— Impuesto el Supremo Gobierno del informe que Ud. adjunta á su oficio de 2 del presente, me ha ordenado decirle en contestación, que dictará con oportunidad las disposiciones correspondientes para que se proporcione el auxilio mensual que solicita, para que quede la carretera en estado de servicio entre las dos provincias de León y Tungurahua. Mas no siendo posible que sobre el río Cuilchi se coloque un puente provisional, porque ese gasto sería infructuoso, Ud. se servirá ordenar se arre-

gle la entrada y salida á dicho río, para que puedan pasar los carruajes y bestias sin dificultad, *mientras se acuerde lo conveniente para que se construya un puente sólido y que ofrezca alguna duración.*

Las disposiciones fueron dadas, menos los recursos. Entonces acordamos con el Tesorero emplear los fondos del subsidiario. En consecuencia giró letras á mi favor contra los rematadores del ramo, y yo proporcioné semanalmente la cantidad necesaria para el pago de los jornales.

En este estado sobrevino la transformación política de la Restauración, y el nuevo Tesorero, apremiado por las necesidades de la guerra, echó mano de las cantidades que adeudaban los rematadores del subsidiario. De ese modo quedaron descubiertos los gastos hechos en el puente; y para evitar la pérdida de los materiales, continué la obra hasta su conclusión.

Al hablar de este asunto no puedo por menos que sentir la pena de mi impresión, el desencanto de mis ilusiones y la pérdida de mis esperanzas; porque figurándome que el Gobierno acogería la idea de abrir primero los caminos de herradura convergentes hacia el ferrocarril, los trasversales hacia los puertos de Chónes y de Babahoyo, la carretera de Quito á Ibarra, que haría refeccionar la carretera García Moreno y estudiar concienzudamente el territorio de la República para emprender en los ferrocarriles más útiles, me afané en hacer detalladas y penosas exploraciones, en abrir trochas extensas, en construir puentes atrevidos y salvar las mayores dificultades en las líneas que comprendía mi proyecto.

Llevado de tal idea y con entusiasmo que

rayaba en locura, refeccioné la carretera de la provincia de León, acopié muchos materiales para el puente de Cutuchi y construí el puente de Cuilchi, todo en los cuatro últimos meses del año 1882. Para esas obras apenas suministró el Erario mil y más de pesos; pues aun cuando el Tesorero alcanzó á descargarse tres mil treinta pesos, fué contando con las libranzas giradas contra los rematadores del subsidiario, cuya cantidad no la cobré; con seiscientos cincuenta pesos que me presentó en un contrato de cal que ignoro si la habrá satisfecho el vendedor, y con otras cantidades que figuran en las listas de jornaleros, cuyos trabajos no me constan.

Es un hecho notorio que el puente de Cuilchi quedó el seis de Enero de 1883 en el estado que hoy se halla, y que, por tanto, no hay sino que mandar avaluar la obra, deducir la cantidad que conste en los presupuestos rubricados por mí en los meses corridos desde Octubre hasta Diciembre de ~~ese~~ año, y pagarme la diferencia.

Si se entregara al tránsito público el puente de Cuilchi sin pagarme su importe, se cometería una tamaña injusticia y se causaría la ruina de mi familia.

Contraté la refección de la carretera desde Latacunga hasta el terraplén de la Unión, excepto el valor del puente; antes bien, en todas mis solicitudes he hecho presente al Gobierno que tomaba esa sección para poner en servicio el referido puente y cobrar la cantidad que me adeuda el Erario.

Nada he pactado respecto de la carretera nueva; porque confío en la equidad del Gobierno que apreciará mi trabajo en justicia.

CAMINO DE SICCHOS.

Dije que á instancias mías acordó el Concejo Municipal de Latacunga pedir á la última Convención Nacional la apertura del camino de Sicchos, según reza el decreto de 14 de Abril de 1884.

Al tratar de este punto siento una justa indignación, viendo un cúmulo de leyes y órdenes gubernativas sin eficacia, y tantas disposiciones dictadas para el adelanto del país, condenadas al olvido como si fueran palabras de vana significación.

La experiencia de lo ocurrido en los puentes de Cuilchi y Cutuchi me obligó á tomar todas las precauciones necesarias para asegurar el pago de la cantidad que debía gastarse en mi incursión á las montañas de Sicchos. Desde el fondo de los bosques pedí al Gobierno que reiterara esas órdenes; y con vista de la contestación, me lancé á las regiones desconocidas de las vertientes de los ríos Toachi, Ila, Balzar, Chones y Quinindé.

A pesar de esas medidas de precaución, hoy me presento á la Legislatura de 1890 con el presupuesto de lo que importaron los jornales de 150 peones que con hacha en mano me acompañaron en la exploración. Mis gastos personales no los he tomado en cuenta en ésta ni otras exploraciones. Así, ellos quedarán compensados con la satisfacción interior que siento al saber que poseemos vastos é inagotables recursos, aunque en embrión.

De modo que si nuestras escasas rentas se destinaran no á pagos prematuros y estériles, no al lucro de especuladores miserables, ni á

satisfacer el hambre de la empleomanía, sino al fomento y desarrollo de nuestras riquezas, se vería que con los millones de hectáreas de terrenos baldíos que poseemos, tuviéramos para pagar una deuda seis veces mayor que la que hoy reconoce el Ecuador.

OBSERVACIONES RELATIVAS AL CONTRATO DEL FERROCARRIL DEL SUR.

Me hallaba en la ciudad de Ibarra de paso á las montañas de Lita, cuando recibí el Mensaje del Presidente de la República, dirigido al Congreso de 85. Ví con sorpresa que inconsultamente iba á tratar el Cuerpo Legislativo la difícil y costosa obra del ferrocarril del Sur, y me apresuré á trabajar una detallada exposición, pidiendo que se hiciera estudiar la línea, se formase el presupuesto y se aseguraran los caudales de la Nación. Indiqué, además, las formalidades con que se celebran esos contratos en Europa y los Estados Unidos.

Cuando regresé de mi incursión, el contrato estaba consumado y clausuradas las sesiones del Congreso; y el empresario había regresado á Guayaquil. En tal estado no me quedó otro arbitrio que manifestar al Sr. Dr. D. José María P. Caamaño, en conferencia privada, las desventajas del negocio, á fin de buscar algún medio que salvara el país de tamaño mal. En consecuencia me ordenó el Gobierno que explorara el curso del río Chimbo y el pasó de la cordillera, y reconociera el territorio á fin de ver si se hallaba una vía más pronta y cómoda para el ferrocarril.

Para dar cumplimiento á esa orden, fuí

estudiando desde Guaranda hasta el ferrocarril las vertientes del río Chimbo: tuve una conferencia con los Sres. Kelly y Mariñouski; permanecí doce días en el cuarto campamento de la línea de Sibambe, y regresé á dar cuenta al Gobierno, de mi comisión.

Por último pedí al Presidente de la República que me prestara apoyo para abrir dos trochas la una desde la villa de Cañar hasta el puente de Chimbo, y la otra desde este mismo puente hasta San Miguel de Bolívar; pero como se negó á darme el auxilio solicitado, me puse bajo las órdenes del Empresario del ferrocarril, y con sus recursos abrí la trocha denominada Kelly.

De esto modo he puesto de manifiesto los trayectos de las líneas convergentes hacia el puente de Chimbo. Yo desearía que una comisión de hombres sensatos reconociera el territorio, y entonces vería que la estación de Chimbo es más central que la que se pretende establecer en Sibambe. Computaríase también la utilidad que hubiera reportado el país al dejar esos caminos en estado que nuestras masas emprendedoras hubiesen podido transitarlos sin inconveniente.

CAMINO GANQUIS.

En Marzo de 1887 me acerqué otra vez al Gobierno, y comencé la exploración de la cordillera para abrir el camino Ganquis.

Un grueso volumen no bastaría para relacionar todos los contratiempos ocurridos en el trabajo de ese camino y en el estudio de la región hidrográfica del río Babahoyo. Por tan-

to, me limitaré á decir que por esos trabajos me adeuda la Nación, de sueldos devengados, la cantidad *de un mil tres sucres veintidos centavos*, según la liquidación practicada en el Tribunal.

En la la solicitud que dirigí á este respecto al Congreso de 1888 recayó el informe que sigue.

“Cámara del Senado.—Sesión del martes 31 de Julio de 1888.

Excmo. Señor.—El proyecto de la H. Cámara Colegisladora, en que se ordena la liquidación y pago de lo que se adeuda al Ingeniero Sr. Modesto López, por gastos hechos en las obras públicas y por sueldos devengados, merece la aprobación de la H. Cámara del Senado; pues, aun cuando el Ejecutivo se halla facultado por la ley para estos objetos, no es demás una orden legislativa á este respecto, á fin de que el reclamo del Sr. López, que tantos servicios ha prestado á la República, sea atendido con prontitud y eficacia. Este es el parecer de vuestra Comisión 3^a de Hacienda, salvo el más acertado de la H. Cámara.—Cueva. Samaniego.—Salva su voto, A. Cárdenas.

Por haber salvado su voto el Sr. Dr. Alejandro Cárdenas, me dirigí á él para saber la causa; y me dijo: “En contestación á la atenta de hoy, digo que, en efecto, cuando salve mi voto, en el informe de una comisión del Senado, respecto de una solicitud de Ud, no fué por conceptuarla ilegal ni inadmisibile, sino por la forma que dió la comisión al respectivo proyecto de decreto, quizá menos favorable á la propuesta de Ud. Me reservaba á hacer justicia á Ud. en la discusión del proyecto, pero ésta no tuvo lugar.

Soy amigo de Ud., muy estimador de sus

patrióticos proyectos y estudios importantísimos.—*Alejandro Cárdenas.*”

El Sr. Dr. Cárdenas comprendió el objeto de mi solicitud; porque, en verdad, yo pido amparo para evitar los perjuicios que pudieran causarme, juzgando la cuestión por las disposiciones comunes; pues, como esos créditos subsisten por las anormalidades de los trastornos políticos y por los abusos de los encargados de dar cumplimiento á las órdenes del Gobierno, claro se está que deben tenerse en consideración las circunstancias del caso, para dar una solución equitativa.

Si las H. H. Cámaras se limitaran á ordenar que se pague conforme á la ley, dejarían la cuestión en estado que bien pudiera interpretarse, *conforme á la ley de crédito público*, lo cual, equivaldría á una *perfecta negativa*.

De ese modo se cometería una injusticia, porque la cantidad de mi demanda proviene: 1º de los gastos hechos en el camino de la Puerta, cuyo pago está ordenado por sentencia del Juez, según la liquidación hecha en el Tribunal: 2º por mis sueldos devengados en los años de 1887 y 88, según liquidación practicada en el mismo Tribunal: 3º por el importe del presupuesto de la cantidad que cuesta la exploración de las vertientes de los ríos Toachi, Ila, Balzar y Quinindé y la delineación del camino de Sicchos á Santo Domingo de los Colorados; operación practicada en virtud de un decreto legislativo, con expresa orden del Ejecutivo, aprobación del presupuesto y reiterada orden de pago, como consta de la documentación que acompaño: 4º por la construcción del precioso puente de Cuilchi.

El expediente de documentos presentado en la Secretaría de la H. Cámara del Senado, prueba hasta la evidencia mis esfuerzos para crearme la profesión de Ingeniatura, en la época que todavía era desconocida en el país, conservar mi reputación en el ejercicio de ella y aplicar mis conocimientos en bien de mi patria. Comprueba también la legalidad del crédito que demando; pero como el público no podrá informarse del contenido del proceso, tengo á bien copiar algunos documentos.

SERVICIO EN LAS OBRAS PUBLICAS.

EPOCA PRIMERA.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho del Interior y de obras públicas.—Quito, á 7 de Mayo de 1863.

S. E. el Presidente de la República ha tenido á bien nombrar á Ud. conductor de la carretera con la dirección inmediata y especial de todas las brigadas de Santa Rosa á Tambillo y con la inspección de todos los conductores de Quito á Latacunga. La dotación será la de tres pesos diarios sin exceptuar los domingos.—Rafael Carvajal.

Gerónimo Carrión, Presidente de la República del Ecuador y General de división de Ejército de Chile &.

Atendiendo á que el Sr. Modesto López reúne los conocimientos y cualidades necesarias para la dirección de obras propias de la arquitectura civil, según ha demostrado con el hermoso y sólido puente de "Jambelí," en cuya construcción ha trabajado desde el princi-

pio; y por cuanto con fecha primero del presente mes se le dió el nombramiento de Subingeniero de la República con la dotación de cien pesos mensuales, he tenido á bien conferirle el presente título que legitime la posesión del referido empleo, y por medio del cual sea reconocido por las autoridades nacionales.

Tómese razón en los libros de las respectivas oficinas.—Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo y refrendado por el Ministro Secretario de Estado en el Despacho del Interior y obras públicas, en Quito á nueve de Setiembre de mil ochocientos sesenta y siete.—G. Carrión.—Tribunal de Cuentas.—Quito, 29 de Octubre de 1867.—Se tomó razón á fojas 41 vuelta del libro respectivo.—El Secretario, Ignacio V. de Arteta.—Manuel Bustamante.—Gobernación de la provincia de Pichincha.—Quito, 29 de Octubre de 1867.—Cúmplase y tómese razón en la Tesorería Principal de Hacienda.—Manuel Tobar.—El Secretario, Miguel Lugo.—Tesorería Principal de Hacienda Nacional.—Quito, á 30 de Octubre de 1867.—Queda tomado razón á fojas 3 vuelta del libro de títulos civiles.—Juan Maldonado.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho del Interior y obras públicas.—Quito, á 30 de Diciembre de 1869.

Al Sr. Modesto López.

Deseando S. E. el Presidente de la República premiar los inteligentes, constantes é inapreciables servicios que durante el largo término de 7 años, ha prestado Ud. á la Nación, en la importante obra de la carretera del Sur, y teniendo presente que durante

este dilatado período casi no ha sufrido alteración la dotación del empleo que Ud. desempeña, no obstante que á medida que la práctica y el estudio han aumentado los conocimientos de Ud. han adquirido un mayor valor sus servicios, ha tenido á bien elevar á la suma de mil quinientos pesos anuales la renta de mil doscientos de que ha gozado Ud. hasta la presente, debiendo tener efecto dicho aumento desde el primero de Enero del año entrante.—Dios guarde á Ud.—Camilo Ponce.

CARTA AUTÓGRAFA.

Quito, Febrero de 1870.

Sr. Modesto López.

Latacunga.

Parece que Dios no quiere que yo asista al desarme de la cimbra.—He aceptado la renuncia del General Salazar, quien se disgustó por el arresto justo de sus hermanos. El Ministro de Hacienda sigue en cama muy enfermo. No queda otro Ministro sino el General Darquea, y éste no podrá encargarse del Poder Ejecutivo, porque no tendría con quien despachar. Así estaremos hasta que nombre Ministro del Interior, cosa difícil que no debe precipitarse. Por tanto no me aguarde Ud: concluya su magnífica obra, arregle lo poco que debe hacerse en su ausencia y déme aviso para darle su nombramiento con el aumento de sueldo.—Su afectísimo amigo y S. S.

G. García Moreno.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, á 2 de Marzo de 1870.

Sr. Modesto López.

El acierto y la actividad con que Ud. ha dirigido los trabajos de la carretera lo han hecho recomendable ante S. E. y para darle un testimonio de estimación S. E. el Jefe del Estado nombra á Ud. ingeniero de segunda clase con el sueldo de dos mil pesos anuales.—Me es satisfactorio ser el órgano de esta acertada disposición del Gobierno, porque espero fundadamente que Ud. procurará corresponder, como hasta hoy, á un acto de tan señalada confianza.—Dios guarde á Ud.—Por el Ministro de Hacienda el de Guerra.—S. Darquea.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda.—Quito, á 9 de Marzo de 1870.

Sr. Modesto López.

Hoy dirijo al Sr. Gobernador de la provincia de León el oficio siguiente: “S. E. el Presidente de la República, me ha ordenado manifestar á US. que el sueldo asignado al Sr. Modesto López, como ingeniero de 2^a clase, es el de dos mil cuatrocientos pesos anuales ó sean doscientos pesos por mes, y no el de dos mil pesos como equivocadamente se le ha comunicado por este Despacho. El Gobierno al señalar el sueldo indicado, tuvo en cuenta lo que ganaban los Sres. Thill y Gehin por su contrata, considerando además el cambio de moneda y como equivalente señaló la asignación mencionada. Sírvase US. hacerlo saber al Sr. López, previniéndole que ocurra por su título en forma, y también al Tesorero de esa pro-

vincia para que le abone los sueldos en los términos indicados.” Lo digo á Ud. para su conocimiento y más fines.—Dios guarde á Ud. Por el Ministro de Hacienda el del Interior; Francisco Javier León.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Pichincha.—Quito, á 30 de Diciembre de 1875.

Sr. Modesto López.

“Hoy me dice el Ministro de obras públicas lo que copio:

S. E. el Presidente de la República ha dispuesto que el Ingeniero civil Modesto López se haga cargo de la dirección de los caminos provisionales de herradura que deben abrirse de Sibambe al puente de Chimbo y del mismo Sibambe á la villa del cantón de Asoguez, en la provincia del Azuay. Estos caminos que se mandan practicar con el objeto de establecer, lo más pronto posible, el tráfico entre la carretera del Sur y el ferrocarril del Milagro, deben ser dilineados de manera que puedan convertirse en vías férreas, con las modificaciones necesarias, tan luégo como lo permita el estado del Tesoro público, debiendo por lo mismo aprovecharse de los trabajos hechos á este respecto, entre dicho puente de Chimbo y Sibambe. Por tanto, ordene US. al Sr. López que á principios del mes próximo entrante se constituya en el lugar de los trabajos, y proceda primeramente á la delineación del camino para Asoguez, auxiliado de un ayudante que lo encontrará en la parroquia de Chunchi; y luégo se contraiga al trabajo del camino de Chimbo, para todo lo cual deberá pasar á este Ministerio una razón circunstanciada de los peo

nes, sobrestantes, herramientas y demás cosas que sean necesarias, para llevar á cima su cometido. También ordena S. E. que en esta Tesorería se le pague al Sr. López el sueldo de doscientos pesos que le corresponden por el presente mes de Diciembre, y que se comunique este pago á la del Chimbórazo, para que se le impute en el presupuesto del dicho mes.”

Lo trascibo á Ud. para su conocimiento y más fines.—Dios guarde á U.—Pablo Bustamante.”

República del Ecuador.—Jefatura civil y militar de la provincia de León.—Latacunga 24 de Julio de 1877.

Sr. Modesto López.

El H. Sr. Ministro General en la Sección de lo Interior y Relaciones Exteriores con fecha 14 de los corrientes, me dice lo que á U. copio,

“S. E. el Jefe Supremo de la República ha tenido á bien ordenar que los mil doscientos pesos, que se encuentran en calidad de depósito en la Tesorería de Hacienda de esa provincia, pertenecientes á la Municipalidad de ese Cantón, se cedan en beneficio de los presentes para con esta suma dar principio, por lo pronto, á su continuación. Tan luégo como el Sr. Ingeniero civil Modesto López llegue á esa Ciudad, disponga US. que bajo las órdenes de ese señor principié inmediatamente la reconstrucción de los puentes. S. E. espera del acreditado celo de US. y de los patrióticos sentimientos de los habitantes de aquella importante provincia sabrán dar el vuelo necesario al progreso de una obra tan indispensable. Oportunamente, se dictarán las providencias convenientes para que tengan pronta ejecución las

indicaciones hechas por la comisión exploradora.—Dios y Libertad.—J. Endara.”—Lo que trascibo á U. para su conocimiento y fines consiguientes.—Dios y Libertad.—Juan Donoso.

República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Pichincha.—Quito, á 24 de Diciembre de 1878.

Sr. Modesto López Ingeniero de la República.

Con fecha de ayer me dice el Sr. Ministro de lo Interior y obras públicas lo que copio:

“S. E. el encargado del Poder Ejecutivo estima muy justas y fundadas las razones espuestas por el Ingeniero Sr. López, á fin de manifestar la conveniencia de un puente de madera, por el sistema americano, sobre el río Guailabamba, en vez del puente de calicanto cuya construcción se había ordenado. En consecuencia, ordena que se proceda á la expresada construcción; pero no en el punto en que está el actual puente ruinoso, sinó en las inmediaciones del en que existía antiguamente otro, descendiendo el pueblo de Carapungo. Ese punto ofrece la inapreciable ventaja de evitar la larga y fatigosa cuesta de Guailabamba, presentar pendientes menos rápidas y ahorrar una extensión considerable de camino, como acaba de comprobarlo el mismo Sr. Ingeniero, practicando una inspección minuciosa de todos esos parajes. Así pues el puente de madera por el sistema americano, deberá construirse en el sitio que queda ya relacionado, para lo cual el Sr. López presentará los correspondientes planos y presupuestos, y la Tesorería de esta provincia proporcionará los fondos necesarios, para que se haga el correspondiente aco-

pio de madera, y para que se organice la respectiva brigada de trabajadores.

Lo que trascibo á U. para su conocimiento. Dios y Libertad.—Manuel I. Zaldumbide.

Ministerio de Estado en el Despacho de lo Interior.—Quito, á 22 de Mayo de 1880.

Sr. Modesto López.

Por las razones que U. aduce en el oficio dirigido á este despacho, con fecha 17 del que cursa, S. E. el Presidente de la República ha tenido á bien aprobar las disposiciones tomadas por U. para que el camino que conduce de esta ciudad á la de Ibarra, sea una carretera de perfecta construcción; pues una vez que se ha emprendido en ese trabajo, natural es se ejecute de manera que quede el tránsito con la comodidad necesaria y se eviten en lo sucesivo nuevos gastos para ensanchar la trocha que debía servir sólo para camino de herradura.—Dios y Libertad.—Cornelio E. Vernaza.

EPOCA SEGUNDA.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de lo Interior.—Quito, á 26 de Setiembre de 1883.

Sr. Modesto López.

El Surpemo Gobierno Provisional, estimando en lo justo los acreditados conocimientos que á U. adornan y los importantes servicios que, con suma laboriosidad, acierto y patriotismo ha prestado U. como ingeniero civil de la Nación, ha tenido á bien reconocerle formalmente por tal Ingeniero, con los derechos que se le otor-

gan en los oficios anteriores dirigidos á U. por el Gobierno de la República.—En esta virtud, y habiendo ofrecido U. prestar generosa y gratuitamente sus servicios durante las presentes, angustiosas circunstancias de la patria, y prestádoslos en efecto, el Gobierno ha resuelto que, desde el día 1º de Octubre próximo, tenga U. opción al sueldo que le corresponde, cuando sea llamado al ejercicio de su profesión de Ingeniero.—Tengo la honra de comunicarlo á U. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde á U.—Modesto Espinosa.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de lo Interior.—Quito, á 1º de Diciembre de 1883.

Sr. Modesto López.

Debiendo U. recorrer todo el trayecto desde esta Capital hasta la Costa, para situarse en el lugar de preferente atención en la vía férrea, S. E. el Presidente interino de la República dispone que se sirva U. tomar nota á todos los puntos de la carretera que necesiten inmediata reparación, y dar razón prolija de ellos á los Gobernadores de las respectivas provincias. Asimismo ordena S. E. que en los puntos que por su natureleza, ofreciesen alguna dificultad para la conducción del Telégrafo, se sirva U. indicar la manera cómo debe colocarse y las localidades por donde debe pasar. De todos estos particulares dará U. al Supremo Gobierno el correspondiente informe.—Dios guarde á U.—Por el Ministro del Interior el de Hacienda.—Vicente Lucio Salazar.

República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras públicas.—Quito, á 18 de Noviembre de 1885.

Sr. Modesto López.

El Sr. Presidente de la República, atendiendo al perfecto conocimiento que U. tiene de la topografía del país, y á las luces de U. ha tenido á bien:

1º Confiarle los trabajos de exploración del curso del río Chimbo, del paso de la cordillera y reconocimiento del territorio, á fin de ver si se halla una vía más pronta y cómoda para el ferrocarril.

2º Autorizarle á trazar el camino que los vecinos de las Provincias del Chimborazo y Bolívar abrirán desde el anejo de San Juan hasta la hacienda de Vinchoa y el pueblo de San Lorenzo: y

3º Encargarle de la inspección sobre los trabajos de construcción de la línea férrea, según el art. 8º de la contrata celebrada con el Sr. Kelly. En consecuencia, U. saldrá inmediatamente á encargarse de estas importantes comisiones que le confía el Gobierno, seguro de que los buenos resultados probarán el acierto con que ha procedido al elegir á U. para desempeñarlas.—Dios guarde á U.—J. M. Espinosa.

República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras públicas.—Quito, Enero 15 de 1886.

Sr. Modesto López.

He impuesto á S. E. el Presidente de la República de los dos oficios fechados en 12 de los corrientes, y el plano adjunto, relativos al desempeño de la comisión impuesta á U. para el examen á inspección de la línea que debe se-

guir el ferrocarril y de los trabajos que hoy se están ejecutando.—Dios guarde á U.—J. M. Espinosa.

Gobernación de la provincia Bolívar.—
Guaranda, á 12 de Marzo de 1887.

Sr. Modesto López.

El H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Obras públicas en oficio marcado con el número 10 me dice lo siguiente.—“Dispone el Sr. Presidente de la República que el Ingeniero Sr. López haga el estudio del camino que debe empalmar con la carretera, hasta Chupuiogyo.—Dios guarde á U.—J. M. Espinosa.”—Dios guarde á U.—Manuel Durango.