

1916

E-38

www.flacsoandes.edu.ec

Biblioteca Nacional

BIBLIOTECA NACIONAL	
CAJETIN	17
	13
Quito-Ecuador	

# El Ferrocarril al Oriente

## ANTE EL CONGRESO

### DE 1908

BIBLIOTECA NACIONAL  
QUITO



QUITO

Imp. de "El Comercio"

# El Ferrocarril al Oriente

ANTE EL CONGRESO DE 1908

---

La «Carta del Oriente» publicada en el N<sup>o</sup> 739 de «El Comercio», que corresponde al 15 del mes próximo pasado dice, entre otras cosas: «El Perú nos va invadiendo poco á poco con su comercio, sus lanchas, sus colonias, sus misioneros y sus vías fluviales, de manera que *el Oriente sólo en el nombre es ecuatoriano*. Por otro lado, Colombia, por el camino que ha abierto al Aguarico, nos enviará á sus colonos por centenares. Todo lo que se consume nos viene por Iquitos. Los indios emigran al Perú cansados de ser hostilizados. Los peruanos los ocupan de prácticos, de poperos, pagándoles hasta dos soles diarios. Calculo en dos mil el número de indios que están empleados en las factorías peruanas y brasileras. Entre tanto, nosotros. ¿qué hacemos por guardar la integridad territorial? De continuar así las cosas, dentro de pocos años los peruanos avanzarán hasta el Napo ó Archidona».

En vista de estos conceptos, más ó menos iguales á los que con frecuencia publican nuestros diarios, y de la recomendación que de la obra del ferrocarril al Curaray, hace al Poder Legislativo el Sr. General Presidente de la República, en su Mensaje; hemos creído oportuno reproducir, en resumen, las dos conferencias que, en 1905, se dieron en esta ciudad, sobre la importancia de dicha obra y la inaplazable necesidad de construirla. La primera de aquellas conferencias, es del Sr. Dn. Luis A. Martínez, distinguido hombre público que, con el entusiasmo y la gran energía de voluntad que le son peculiares, ha trabajado asiduamente por la realización de tan noble ideal;

y la segunda, es del R. P. Fray Enrique Vacas Galindo, prestigioso patriota que, por su larga permanencia en el Oriente, lo conoce palmo á palmo; que por su acendrado patriotismo mereció el honor de ser condecorado solemnemente por uno de los centros sociales más importantes de esta capital, y que es autor del último mapa oficial de la República. A más, pues, de la merecida autoridad de que goza la palabra de tan distinguidos compatriotas, las referidas conferencias se recomiendan por sí mismas, dada la suma importancia de los puntos que contienen, como puede verse por el sumario que hemos intercalado en aquellos interesantes escritos.

Para completar los datos que ellos suministran, sólo añadiremos: que la longitud delineada y localizada de la vía férrea al Curaray, es de 117 kms., pasando el río Arajuno, en plena llanura Oriental; cuyos magníficos planos deben existir en poder de la Junta Promotora del Ferrocarril al Oriente. Estos trabajos, inclusive la compra de abundante herramienta para empezar la construcción de la línea, costaron á la Nación \$ 150.000, suma que no puede, no debe quedar gastada inútilmente, sin aprovecharse aquellos costosos y serios trabajos. La mencionada Junta, previo minucioso avalúo de todas las obras, contrató en seis y medio millones de sucres la construcción de 117 kms. de línea férrea, con materiales de primera clase; debiendo tenerse en cuenta que la parte contratada es la más difícil y valiosa. La Junta debía pagar, en bonos garantizados con el producto de las rentas destinadas á la obra, el 6% de intereses y el 1% de amortización, por el valor de los trabajos ejecutados y recibidos á satisfacción de la Junta; de manera que el desembolso anual por el servicio de intereses y amortización, estando la obra concluida, (que debía estarlo dentro de cuatro años de comenzados los trabajos), llegaba á menos de medio millón de sucres.

Para concluir, diremos: que este resumen de las conferencias, va especialmente dedicado á los Sres. Senadores y Diputados del actual Congreso. Cada uno de ellos, al terminar la lectura, no podrá menos de exclamationar, no sólo que *es llegado ya el momento de realizar el importantísimo proyecto del ferrocarril al Curaray*, como dice el Mensaje Presidencial, sino que es inconcebible que se haya perdido tanto tiempo en efectuar esa obra, la única verdaderamente redentora de la Nación.

Esperamos, pues, que los Honorables Legisladores, inspirándose en los más caros intereses de la Patria y sin atender á ningún otro móvil que no sea el más puro patriotismo, prestarán preferente atención á la mencionada obra. Así, sólo así se harán «acreedores á la gratitud de sus conciudadanos, á los aplausos de la posteridad y á un lugar distinguido en nuestra Historia». De otro modo, las páginas de este folleto, en las que hemos resumido, especialmente para ellos, todas las indiscutibles razones de lo urgente, de lo inaplazable de la gran obra, constituirán otros tantos capítulos de la tremenda y perpetua acusación que el Presente y el Porvenir formularán contra los Miembros del Congreso de 1908.

**Ecuatorianos patriotas.**

*Quito, Setiembre de 1908.*



# CONFERENCIA

DADA POR EL SEÑOR DON LUIS A. MARTÍNEZ,  
MIEMBRO HONORARIO Y COLABORADOR, Á LA SOCIEDAD  
JURÍDICO-LITERARIA, EN JUNIO DE 1905

Inaplazable necesidad de la conquista pacífica del Oriente.—Lamentable descuido del Gobierno y pueblo ecuatorianos en más de 70 años de vida independiente.—Cuatro vías de comunicación entre la Sierra y el Oriente.—Inconvenientes que presentan tres de ellas.—La vía que une la provincia de Tungurahua con la Región del Pastaza, es la mejor y la única para el ferrocarril al Oriente.—Ventajas de esta vía: 1º la topografía del terreno; 2º la corta distancia; 3º atravesar la línea, en la mitad de su extensión, un territorio poblado; 4º tener por término un río navegable á vapor; 5º servir con pequeños ramales para el Napo, Tigre, Pastaza y Morona; 6º tener como punto de partida, una población unida á la costa del Pacífico por línea férrea.

Hablaré, pues, sobre la conquista del Oriente.

De propósito no tocaré la tan dilucidada cuestión del derecho de propiedad que tenemos sobre esa parte del territorio patrio. Para mí, es un dogma, algo más, una verdad resplandeciente como el sol el dominio ecuatoriano de ese emporio de riquezas ignotas; y el que un vecino astuto y atrevido haya sentado el pié en nuestra casa mientras dormíamos, no es motivo suficiente para desconfiar de nuestro sagrado derecho; sólo que es necesario apoyar ese derecho sagrado en algo más sólido y eficaz que el derecho mismo: en la ocupación, en el usufructo de esas riquezas.

Y mi conferencia versará, pues—y os ruego que me prestéis atención benévola—sobre los medios necesarios, conducentes á esa ocupación, á ese usufructo. La materia es árida, no hay duda, pero no siempre lo más florido y agradable fué lo más útil al país, en cuyo nombre y á lo mejor de él, me dirijo en este momento.

Haced cinco partes de la extensión del territorio patrio. Una está representada por la Costa, otra por la Sierra y tres por el Oriente, suponiendo que nuestros derechos vayan por el norte sólo al Putumayo y por el Sureste hasta el Amazonas. Agregad ahora que esas tres

quintas partes son las más ricas, las más fértiles, las más bien regadas del territorio y tendréis una idea cabal del problema.

La Sierra estrecha, abrupta, con gran parte de su suelo esterilizado por los volcanes y por un cultivo salvaje de siglos, á duras penas se basta ya para alimentar una numerosa población. La Costa fértil, riquísima, rechaza con su clima á la colonización blanca, y sus reservas de tierras vírgenes y fecundas desaparecen día á día, por el cultivo constante de un pueblo activo que no teme luchar con la muerte. Así, pues, en un futuro no muy lejano, la población serrana no tendrá más dilema que, ó el aniquilamiento, consecuencia segura de la escasa producción de la sierra, ó el mal clima de la Costa, donde la alimentación del serrano es, en la mayoría de los casos, imposible, si tenemos en cuenta las observaciones prolijas de un criterio sagaz.

Es, por lo mismo, de necesidad creciente la conquista de las tierras orientales, adecuadas, en casi toda su extensión, á la colonización de razas fuertes capaces de comprender la moderna civilización.

Lamentable por no decir púnible, es el descuido del Gobierno y pueblo ecuatorianos, en orden á la ocupación y conquista pacífica del Oriente. En más de setenta años de vida, las únicas muestras de *administración* en esa zona han sido los incalificables abusos de los raros Agentes subalternos que mandaba el Ejecutivo, reclutándolos en los garitos y en las tabernas. En tanto, vagaba confusa, en el alma del pueblo ecuatoriano, la idea de un territorio inmenso, inaccesible, desconocido que se dilata detrás la cordillera ecuatorial, levantada allí como las Antiguas Columnas de Hércules en la estrechura gaditana. Pero el sueño infecundo volvía á enervar el cuerpo nacional y, borrando los contornos de esa idea vagamente presentada, apenas si era interrumpido, de vez en cuando, por el estruendo del cañón revolucionario.—Y el colunbrado Oriente?..... El país del oro, del caucho, de la selva incommensurable, el país de los ríos inmensos?.... Allá, tras las altas montañas brumosas, sirviendo de teatro á las infames razas peruanas y de palenque de tribus salvajes y antropófagas!..... Cuál el resultado de esa apatía, de ese sueño enfermizo?..... El de que hoy, gran parte de ese soñado Oriente, de ese patrimonio nuestro, de ese hogar nuestro, haya sido usurpado por vecinos poco escrupulosos y poco leales.

Pero no es la hora de lamentarnos, es la hora suprema de obrar eficazmente. Vosotros jóvenes, vosotros patriotas, vosotros activos y fuertes, debéis poner mano en la herramienta para principiar la obra de conquista de ese patrimonio robado á nuestra buena fe y á nuestro descuido.

No os hablo de conquista armada. Algún día tal vez, haya necesidad de ese recurso supremo, cuando la justicia y el derecho sean impotentes; ahora os hablo de la conquista tranquila, lenta quizá, pero segura del trabajo, emprendida por el agricultor, por el minero, por el comerciante, por todos aquellos que disponen de energía y de brazos para la lucha contra una naturaleza salvaje y bravía, al par que generosa y fecunda. Que vayan allá el arado y el hacha, el pico y el molino, el buque de vapor y la factoría, y que esas mil manos de la industria hagan retroceder á la selva para dar lugar á las huertas, plantíos y dehesas, á los pueblos y caseríos, á las fábricas y los talleres. Que el mar de frondas se convierta en mar de espigas y que el rugido del tigre ó del jibaro sea sustituido por el estridente canto del vapor.....

En tiempo de la Colonia, como ahora, las vías de comunicación entre la Sierra y el Oriente eran cuatro principales á más de algunas accesorias, frecuentadas en raras ocasiones por los misioneros ó buscadores de cascarilla.

1º La de Quito al Napo, pasando la cordillera de Guamaní y siguiendo el valle del Mashpa. Este camino era el más concurrido en tiempo de los misioneros jesuitas, en las épocas posteriores y aún hoy mismo por todos los empleados, comerciantes y militares que se dirigen al río Napo;

2º El camino de Ambato á Canelos y á otras regiones del Pastaza, siguiendo el curso de este río;

3º El camino de Riobamba á Macas pasando por el páramo de Hatillo;

4º El que une la provincia del Azuay con las selvas de Gualaquiza y el río Santiago.

Estudiemos ahora cada una de las rutas:

La de Quito-Papallacta y Archidona tiene, entre otros inconvenientes, el alto páramo de Guamaní, serranía que, algunos meses del año, se cubre de nieve. Dígase lo mismo de todos los otros pasos de la Cordillera oriental que se encuentran entre la frontera colombiana y Papallacta. La construcción de un buen camino, si quiera sea de herradura, resulta difícil en las serranías y más difícil aún la conservación de él. El camino de herradura, por otra parte, no es adecuado para la eficaz colonización de un territorio cuando une extremos muy distantes, como sucede en el caso que nos ocupa. Además la vía que estudiamos dícese que llega al río Napo; pero este río no es prácticamente navegable sino desde la boca del río Coca, situada muy lejos del pueblo de Archidona, término de la actual ruta.

Por los inconvenientes apuntados no ha de descuidarse, desde luego, esa Región, la de las cabeceras del Napo y afluentes, pues, según informes dignos de fe, es

muy fértil, muy rica en productos naturales y susceptible de transformarse en una provincia próspera y riquísima. Con algún cuidado, podríanse construir dos caminos de herradura que beneficiaran á los altos valles de la Coca y del Alto Napo, hoy desiertos casi en lo absoluto.

Poco más ó menos tiene iguales inconvenientes que el camino de Archidona el de la provincia de Chimborazo á Macas, aun cuando el páramo de Hatillo sea, según se asegura, menos extenso que el que separa la provincia de Pichincha del río Napo. Por lo que respecta á la fertilidad de las regiones bañadas por el Morona y sus afluentes es fabulosa con la ventaja de tener una arteria navegable á vapor, cual es ese río.

El de Azuay á Gualaquiza, que siguiendo el Paute, rompe la cordillera, sin embargo de ser una buena vía, tiene el inconveniente de terminar en el Santiago que no es navegable á vapor y desemboca en el Amazonas sobre el Pongo de Manserriche, barrera infranqueable para la navegación entre el alto y bajo Marañón. Además, es línea que cae muy al Sur y no presentaría al país todas las ventajas de otra que termine en el centro de la Región oriental. Con todo, el Gobierno ecuatoriano debe estudiar y luego mandar construir ese camino, indispensable para ejercer dominio en el Santiago y dar expansión á las populosas provincias del Sur.

He dejado para el último en este somero estudio de las vías al Oriente, la que une la provincia de Tungurahua con la Región del Pastaza. Sin lugar á duda, esta línea es la mejor y talvez la única que, con tan gran número de ventajas, puede llevar un ferrocarril al Oriente ecuatorial. Enumeremos las ventajas: 1º la topografía del terreno; 2º la corta distancia; 3º atravesar la línea, en la mitad de su extensión, un territorio poblado; 4º tener por término un río navegable á vapor; 5º servir con pequeños ramales para el Napo, Tigre, Pastaza y Morona; 6º tener como punto de partida una población unida á la costa del Pacífico por una línea férrea.

Ahora, pidiendo atención y benevolencia á los que me escuchan, probaré la verdad de la tesis que acabo de sentar, aun cuando el examen de un mapa convencería más y más pronto que mis argumentos.

El Patate, que recoge todas las aguas de las hoyas interandinas de Latacunga y Ambato, y el Chambo, que viene recorriendo la hoya de Riobamba, se unen al pie del colosal Tungurahua y en turbión furioso se han abierto paso hacia el Oriente, rompiendo la inmensa mole de la cordillera Oriental. El Pastaza que así se llama ya desde el lugar de la unión de los ríos nombrados, sigue por el fondo del valle abierto por la corriente de sus aguas hasta que á cuarenta kilómetros de las Juntas flanquea el último baluarte de la Cordillera llamado el



Abitahua; y sin encontrar otro obstáculo ya, serpen trau-  
quilo, enorme, engrosado por el caudal de infinitos ríos  
que recibe á Norte y Sur, por las eternas llanuras que  
limita el Amazonas.

La naturaleza es la que ha trazado esta vía; nada  
de montañas, nada de laberintos. El agua, buscando  
su nivel, fué el estupendo ingeniero que derrocó, en la  
labor de millares de años, el obstáculo formidable de la  
Cordillera. Un camino delincado por el hombre no tie-  
ne en este caso que seguir sino el indicado por la natu-  
raleza. El trazo que actualmente hacen los Ingenieros  
sigue inflexible la orilla del Ambato, luego la del Pala-  
te y luego la del Pastaza, sin que en ningún lugar ha-  
ya necesidad de vencer colinas ni montañas; una línea en  
fin, que permite llevar un nivel inferior que el que se  
tolera en los ferrocarriles de montaña. Junto siempre al  
río que le sirve de guía, la línea flanquea el Abitahua  
y luego cruza la llanura sin fin, arrugada aquí y allí por  
colinas y montículos que marcan la divisoria de las aguas.

He aquí el Oriente, el país soñado.....

En ninguna de las otras vías que hemos señalado,  
excepción hecha de la del Paute quizá, se encuentra ven-  
taja parecida en lo relativo á la configuración del país.  
Todas tienen que escalar alturas superiores á cuatro mil  
metros. En la línea de Ambato al Oriente, esa ciudad  
á dos mil seiscientos metros sobre el mar es el punto  
más alto.

La distancia entre los extremos, es corta, cortísima  
si se quiere, pues, en ningún caso excede de ciento se-  
senta kilómetros en línea férrea, siendo sólo de ciento  
cincuenta en línea de carretera y menos en camino de  
herradura. Ha de tenerse en cuenta que calculamos la  
distancia, en el concepto de que la línea férrea termina-  
rá en un punto navegable del Curaray, que si quisiera-  
mos estimar solamente la extensión que habría de reco-  
rrerse para llegar á lo que ya podemos llamar Región  
Oriental, la distancia desde Ambato no pasa de cien ki-  
lómetros. Hoy mismo, de Baños, situado á media jorna-  
da de Ambato, un peón hace á Mera, sobre el Pastaza  
y tras la cordillera de Abitahua, día y medio de marcha  
cómoda. A caballo, rectificando algunas vueltas innece-  
sarias del camino, puede hacerse de Ambato á Barrancas  
día y medio de marcha; y un camino de herradura que  
uniera Barrancas con el Curaray permitiría recorrer en  
dos y media jornadas pequeñas y en dos normales de  
quince leguas cada una, la distancia que hay entre la ca-  
pital del Tungurahua y un punto navegable á vapor en  
el Curaray. Y esto no es fábula, no es una gasconada:  
el correo quincenal que va de Baños á Canelos hace el  
tiempo que indico y yo mismo he podido salir en una jor-  
nada del pié del Abitahua á Pelileo, dos horas antes de  
Ambato.

Los actuales caminos de Papallacta, Macas, etc. recorren, en sus ocho décimas partes, territorios completamente abandonados, páramos frigidísimos ó espesuras impenetrables en donde es imposible hallar auxilios en casos necesarios. En el camino de Baños la mitad de la extensión recorrida está poblada y cultivada. Puede decirse que desde Ambato hasta el río Machay, á veinticinco kilómetros al Oriente de Baños, el territorio es una sucesión no interrumpida de pueblos, caseríos, haciendas y cultivos de todo género. Esta circunstancia es de tenerse en cuenta por la parte económica que representa en una línea férrea; porque, conforme avanza el ferrocarril, los productos y la movilización de un territorio rico densamente poblado son factores eficaces para el sostenimiento del gasto del tráfico. Y, precisamente, la proyectada línea férrea atravieza lo más rico de la provincia: las vegas de Ambato, del Patate, rózase con el fertilísimo cantón de Pillaro y corta el valle de Baños cuyos productos valen hoy mismo dos ó tres centenares de miles de sures.

Un camino al Oriente que no termine en un río navegable á vapor, no reúne las ventajas y condiciones que lo hacen apetecible para el progreso rápido de la Región. Un puerto sobre un río que pueda ser surcado en cualquiera época del año por lanchas de vapor, siquier no sean muy grandes, es la comunicación eficaz y económica de la sierra ecuatoriana con el Amazonas y el Atlántico, es la salida de las cosechas de cereales de las cabeceras de los ríos orientales para las poblaciones amazónicas, es, en fin, el dominio militar de la Región.



La línea férrea es más eficaz que la carretera para la colonización del Oriente.—Cortísima distancia de la línea Guayaquil—Ambato—Curaray.—Mas de las dos terceras partes de esta línea tienen ya camino de hierro.—Ningún otro puerto del Pacífico tiene la facilidad de unirse al Atlántico, por línea tan corta.

Dando ahora de mano el estudio comparativo de los dos sistemas de construcción en su parte de costo, veamos lo que más interesa al país: ¿con cuál de tales sistemas es eficaz la colonización del Oriente? Para contestar satisfactoriamente, tenemos de entrar en el campo de los números.

Los estudios ejecutados hasta hoy nos dan como distancia de Ambato al puerto en el Curaray treinta leguas poco más ó menos; y de Ambato á Guayaquil, el trayecto que recorrerá será de setenta y cinco leguas aproximadamente; es decir, la unión del Pacífico con un río navegable que lleva sus aguas al Atlántico, puede hacerse por medio de una línea que mida cien leguas, de las

cuales, más de las dos terceras partes tienen ya á tener en breve, camino de hierro. Creo que ningún otro puerto del Pacífico tiene esa facilidad, porque los del Perú, dígase lo que se quiera en contrario, están á mayor distancia y con dificultades inmensas para construir ferrocarriles:

De Paita á un puerto navegable del Marañón bajo el Pongo de Manserriche es necesario recorrer noventa y cinco kilómetros, y de ese punto á la boca del Amazonas cinco mil kilómetros:

De Pacasmayo hasta Guallaga la distancia es de mil kilómetros:

Aun el famoso camino al río Pichis, navegable solo tres ó cuatro meses al año, tiene seiscientos kilómetros de Lima á puerto Bermúdez, y de este lugar á Iquitos, mil quinientos, lo que hace dos mil cien kilómetros.

La vía de Guayaquil—Ambato—Curaray mide hasta la boca del Napo en el Amazonas algo como ciento noventa leguas, y en toda su extensión será vía férrea ó fluvial para buques de vapor.

Esta vía que puede ser recorrida en siete días cuando más, siendo navegación fluvial y dos de ferrocarril, dará al comercio de la costa del Pacífico nuevo y grande incremento, porque si se suman las distancias que hay entre las poblaciones del Amazonas superior y los puertos americanos de donde hoy importan aquellas todo lo que necesitan para la vida, se encuentra que son mayores, mucho mayores que las que se recorrerían entre Guayaquil y Manaos, por ejemplo.

Una carreta nunca podría ser factor importante para el desarrollo industrial, comercial y agrícola del Oriente. El cacao, cuyos bosques cubren zonas extensas del Curaray, Morona y Pastaza; el caucho casi intacto todavía en las cabeceras de tales ríos, los productos valiosísimos de un suelo fértil, recién abierto á la humana actividad, necesita salida á un puerto de mar, y salida rápida, flete barato y capacidad de llevar en un tiempo dado esas producciones á un mercado seguro; desarrollo indispensable para el progreso de una Región nueva, y que nunca podría dársele con un camino de carretera.

El inmigrante extranjero busca necesariamente, antes de llevar á un país su actividad y su industria, la fácil comunicación y la baratura en el transporte de los artículos que él produce ó necesita; porque con esas facilidades comprende que puede hacer un capital, que puede aspirar á mejorar de situación; y esa fácil comunicación, esa baratura de flete que permite llevar al puerto todos los productos de la tierra ó de la industria, sólo se consiguen por medio de los ferrocarriles.



Inmensas ventajas que traerá la línea férrea que una la sierra con un río navegable de la Región Amazónica.—1º Guayaquil aumentaría en un cincuenta por ciento su actividad y comercio, porque sería el puerto principal del Oriente. 2º La colonización en grande escala. 3º Dicha línea sería la puerta de salida de muchas familias que hoy viven en la miseria por falta de suelo fértil para el cultivo.—4º Desarrollo del comercio, agricultura é industrias en todo el Interior. El ferrocarril del Sur, sin el ramal de Oriente, no producirá todo el bien que se espera.—5º El dominio ecuatoriano en el territorio oriental será incontrastable.—6º Será el complemento del laudo arbitral.

Ahora bien. ¿Cuáles serán los resultados de la línea férrea que una la Sierra ecuatoriana con un río navegable de la Región Amazónica? Helos aquí:

1º Guayaquil, nuestro puerto principal en el Pacífico, vería aumentar en un cincuenta por ciento su actividad y comercio, ya que anualmente podría recibir mil ó dos mil toneladas de caucho que en parte salen hoy por el Amazonas, recorriendo distancias inmensas y pagando subidísimos derechos. La exportación de cacao, tan bueno como el de arriba, de minerales, tintes, drogas, etc. sería grandísima. En una palabra, *Guayaquil sería el puerto principal del Oriente.*

2º La colonización en grande escala y por razas fuertes, de una zona fertilísima, sana y bien regada, con el aumento de riqueza al Ecuador.

3º La puerta de salida de muchas familias ecuatorianas que hoy viven en la miseria por falta de suelo fértil para el cultivo. Este resultado es de tenerse en cuenta, porque el suelo interiorano está casi agotado. Quién sabe si esta penuria no sea única causa de nuestro malestar social, precursor de verdaderas catástrofes.

4º Desarrollo del comercio, agricultura é industrias del Interior entero. Tengo para mí, que nuestro ferrocarril del Sur, sin el ramal de oriente, no producirá todo el bien que de él se espera; porque la región que atravieza es sólo susceptible de un limitado mejoramiento. El Oriente sí es reserva inagotable, y los cereales y la ganadería pueden en pocos años, abastecer ampliamente nuestras necesidades y luego salir al Exterior.

5º El dominio ecuatoriano en el territorio será establecido de manera incontrastable ya que la comunicación entre la Región Oriental y el resto del país será fácil y expedita.

6º El ferrocarril será el complemento obligado del laudo arbitral; pues si el territorio que de derecho nos corresponde debe ser colonizado para evitar en lo futuro avances del vecino del Sur que no podrán tener ya razón ni oportunidad cuando nuestras poblaciones, factorías, haciendas netamente ecuatorianas sean la manifestación de nuestro dominio, en vez de las autoridades de ahora, perdidas en ese océano de selvas.

La obra es fácilmente practicable.—Bastan para ella los ingresos decretados por el Congreso.—Se satisface á la pregunta: ¿Que comercio, qué industria hay en el Oriente y, por tanto, qué va á traer y llevar el ferrocarril?—Se contesta á la observación: ¿Que va á producir ese ferrocarril?—El Fisco llegaría á tener entradas dobles de las que hoy tiene.—Reducido costo de la obra y de su sostenimiento.—El ferrocarril es imposible sólo para los débiles de espíritu.—¡Levantémonos!

Se me preguntará acaso si la obra es practicable, y no vacilaré para contestar afirmativamente. Pero añádase que no solamente es practicable—pues cualquiera línea lo es—sino que es fácil, conforme con los recursos del país y que en tres ó cuatro años de labor constante la locomotora hará sonar su pito en las orillas del dormido Curaray. Para ello bastan los ingresos decretados por el último Congreso, siempre que sean bien recaudados y empleados fiel y religiosamente; después sólo es necesaria la cooperación siquiera sea moral del pueblo ecuatoriano.

Los que pretenden saber de todo; los tímidos para quienes toda conquista y todo esfuerzo son imprudencias reprobables; los pseudoeconomistas en fin, se perccen por amontonar dificultades y objeciones sobre el proyectado ferrocarril. Esos elementos de estancamiento ó retroceso abundante, encuentran prosélitos y hacen escuelas.

¿Qué va á traer y llevar el ferrocarril? así preguntan ellos. ¿Qué comercio, qué industria hay en esas soledades? ¿Qué utilidad en dinero va dar al país? Valiera más esperar que el Oriente esté suficientemente poblado, suficientemente civilizado, suficientemente rico para construir un ferrocarril; antes, es una locura, un absurdo, pues no pagará el ferrocarril ni un centavo de la suma empleada en construirlo.....

A los que tal dicen debemos preguntarles ¿cómo, de qué manera se va á poblar, á civilizar á enriquecer el Oriente? Por ventura el emigrante que es el que enriquecerá, civilizará y poblará la vasta soledad, hará el viaje en globo dirigible, llevando por el aire su industria y capital y mandando también por el aire los productos de su trabajo? Se puede ó no establecer poblaciones haciendas, industrias en una Región salvaje separada de la Región civilizada por murallas de cordilleras, por ríos invadables, por selvas inmensas y espesísimas, sin que exista una ruta, un camino que trasmonte esas cordilleras que esguaze esos torrentes, que salve esos bosques.

Demos de barato que, por arte de encantamiento, con los esfuerzos del Gobierno, con dinero de Gobierno se traslade al Oriente una gran inmigración de gente útil y animada de heroísmo del trabajo. Víveres para la colonia? Es necesario enviarlos á espaldas de esa paciente acémila llamada indio, ya que los colonos no se alimenta-

rán de hojas de árboles y de hierbas. Demos también, como un hecho, el que se pueda alimentar durante un año á la colonia ó colonias. Se hicieron grandes desbosques, sembráronse muchas cuadras, la pródiga tierra oriental cubrió el suelo de mjeses, hay un gran sobrante después de llenar las necesidades de la colonia. Ahora bien, qué se hace de ese sobrante, á dónde se lo envía para cambiarlo con las ropas, con los utensillos, con los mil otros objetos necesarios al hombre civilizado. A espaldas de indios, recorriendo cientos de kilómetros de un país desierto, sin puentes en los ríos, sin veredas en las montañas, sin auxilio humano en las soledades? Valiente colonización, soberbia conquista del territorio, magnífico comercio. Y es necesario que existan ese comercio y esa colonización para pensar luego seriamente en construir un ferrocarril.....

Las inmensas soledades del Oeste de los Estados Unidos, recorridas antes sólo por los pieles rojas y los cazadores de pieles, son hoy Estados federales riquísimos, poblados por millones de habitantes, con ciudades populosas, fábricas inmensas, cultivos colosales. El ferrocarril central del Pacífico que atravesó esa soledad, uniendo el Este con el Oeste, fué el mágico que creó esas maravillas. Para construir ese ferrocarril de dos mil leguas no se esperó que California, Nevada, Colorado, Montaña etc; etc; fueran centros poblados y ricos. El ferrocarril lleva la civilización y la riqueza á esas regiones.

Qué va á producir ese ferrocarril? Nada por lo pronto, pero mucho, muchísimo después. Cuando, merced á la paralela de acero, el Oriente sea un emporio de agricultura é industrias; cuando el caucho, el cacao, el ganado lleguen á la sierra en grandes convoyes y vayan luego á Guayaquil para ser exportados, entonces el fisco tendrá entradas dobles de las que hoy percibe. Y luego, el ferrocarril á Oriente es un servicio administrativo como lo es el de Correos, de Telégrafos, de Instrucción Pública, como lo es el sostenimiento del Ejército. El Gobierno, seguramente, no recibe remuneración venal por esos servicios; pero tengo para mí y de ese pensar es, sin duda todo el pueblo ecuatoriano, que el primer deber del Gobierno es la integridad territorial, integridad que se conseguirá ampliamente con el ferrocarril al Curaray.

¿Costará la obra cinco ó seis millones de sures? Talvez. ¿Cuál será el costo del sostenimiento de la obra? Medio millón, un millón anual, acaso. Pero ¿tiene valor el Oriente? Quien puede avaluar un territorio de cuatrocientos mil kilómetros cuadrados, cubierto de selvas vírgenes que encierran una reserva de fertilidad inaudita? Un territorio surcado por millones de ríos, un suelo que esconde minerales preciosos? Y gastar un miserable medio millón anual para poblar, cultivar, civilizar esa Re-

gión que luego, luego devolverá al Ecuador con creces ese gasto; gastar dinero para hacer de la patria una Nación rica y fuerte, es cumplir con un deber sagrado é ineludible.

Para aquellos débiles de espíritu, para aquellos que mueren de inacción, para aquellos que el amor al país es una mentira y la fe en su engrandecimiento una ilusión, la obra es no sólo imposible sino disparatada y absurda. Dejadlos, dejadlos dormir su sueño, dejadlos acariciar proyectos mezquinos, dejadlos con la sonrisa de la pretendida superioridad.

El pueblo ecuatoriano no tiene derecho á despertar, á luchar, á mejorar; el pueblo ecuatoriano debe ver indiferente la pérdida de su patrimonio, debe confiar como único recurso en la protección de los santos patronos; el pueblo ecuatoriano debe dormir. Ese es el criterio de esos hombres, dejadlos.

Vosotros jóvenes, vosotros, vanguardia del ejército del progreso, vosotros generosos, no pensáis, no podéis pensar de esa estrecha, de esa criminal manera. Dejad para los malos ecuatorianos esa indiferencia censurable, dejad para ellos el egoísmo lugareño; dejad para ellos la mezquindad de miras, la envidia, la roña, el amor al centavo antes que el amor al Ecuador. Dejadles el miedo al progreso y odio á la gloria.

Levantémonos todos los hombres de buena voluntad con un solo corazón, pensemos con un solo cerebro, y á la obra. Entonces, antes de un lustro, la augusta soledad del Oriente, la tierra del ensueño, el patrimonio dejado por Colombia la Grande estará oyendo el cántico del progreso y los dormidos ecos de las selvas centenarias, despertarán con los mil murmullos que produce el trabajo fecundo y bendito.

# CONFERENCIA

DADA POR EL R. P. FRAY ENRIQUE VACAS GALINDO,  
MIEMBRO HONORARIO Y COLABORADOR DE LA SOCIEDAD  
JURÍDICO-LITERARIA, EN SETIEMBRE DE 1905

Once años de proponer la mejor vía al Oriente.—Desde hace medio siglo, todos explotan las riquezas del Oriente, menos los ecuatorianos. —Aislamiento y olvido en que viven los habitantes de esa región. —Contribuyen á enriquecer áreas de otras naciones.—La única manera de amparar la propiedad particular y el dominio nacional en esa región, es el ferrocarril al Curaray.—Objeciones que se han hecho contra esta obra.—Con el ferrocarril al Oriente, se harían grandes plantaciones de artículos de alto valor en los mercados del mundo.—Se explotaría en seguida la riqueza incalculable que encierran los bosques orientales.—La opulencia y el gran porvenir del Ecuador están en el Oriente.

Hace once años que vengo trabajando en proponer como la mejor vía de comunicación al Oriente, como la más fácil y la más económica, la del Curaray; y tan sólo el año pasado se logró que el Congreso reconociera como nacional esta grande obra, diera existencia legal á la «Junta Promotora del Ferrocarril del Oriente,» y le concediera los fondos necesarios, para iniciar los trabajos, cuyos estudios técnicos están ya muy satisfactoriamente adelantados.

La importancia de esta obra proclaman no sólo los valiosos intereses del pueblo ecuatoriano, sino también la conveniencia y las necesidades de la humanidad entera, como lo voy á demostrar.

Nuestra República, sin embargo, no pondera todavía con ahinco la imponderable importancia de esta obra grandiosa, de sus manantiales inagotables de riqueza nacional, de su influencia poderosa en la América y en el mundo, y hasta hay quien pregunte en el Ecuador mismo: ¿para qué sirve el ferrocarril del Curaray?

Voy, pues, á desvanecer esta duda de los ecuatorianos, demostrando, con la luz de la verdad, con la evidencia de los hechos y con la rectitud inflexible de la lógica, la utilidad y la influencia universales que traerá este ferrocarril, las valiosas ventajas que reportará la Nación ecuatoriana, así como también la grande facilidad para trabajarlo y concluirlo.



Desde medio siglo á esta parte se han apresurado á participar de tan espléndido banquete los habitantes del antiguo continente y los hijos de las Repúblicas del Norte y del Brasil, y ahora lo hacen también los peruanos, los colombianos, los venezolanos, los bolivianos y hasta los chilenos y los argentinos; pues todos éstos explotan las riquezas del Oriente, rellenan sus arcas y ven satisfecha su codicia.

Sólo los ecuatorianos, entendedlo bien, sólo los ecuatorianos, los verdaderos dueños de ese territorio, los legítimos herederos, hemos sido privados de la abundancia que á todos brinda esa región generosa y hemos quedado sólo para recoger apenas las migas que caen de tan opulenta mesa.

Existen allá centenares y miles de ecuatorianos desdichados, no sólo al pie oriental de la cordillera y al lado septentrional del Amazonas, sino también en toda su extensión y sus afluentes, separados completamente del Gobierno de su país; muchas veces hállanse perseguidos, y se los maldice en la tierra de la que son dueños, como se aborrece y se maldice á los judíos en la redondez del globo; se ha llegado á obligarlos á cometer el crimen de apostatar de la propia nacionalidad y á jurar bandera extranjera.

Con todo, esos ecuatorianos aborrecidos y maldecidos, esos ecuatorianos que, con profunda pena y hondo desaliento, ven explotadas sus riquezas, contribuyen ellos mismos, pagando derechos fiscales y municipales, á enriquecer arcas nacionales ajenas. ¿Por qué? únicamente, porque no tienen caminos ni facilidades para comunicarse con las ciudades serraniegas; porque, lejos de sus nacionales y sus poblaciones, del amparo de sus leyes y de los beneficios de su Gobierno, se consideran extranjeros en el seno de su propia patria, y los extraños los miran como enemigos, por el solo hecho de saber que ellos reclaman la propiedad del territorio y de sus riquezas. Obligados se ven, pues, á pagar caro, muy caro, no sólo los beneficios que les reporta el comercio, sino aún el agua que beben de sus propios ríos y el pan que comen en su propio hogar.

Si queremos, si debemos favorecer á nuestros nacionales, si hemos de retirar de sobre su cabeza la espada pendiente de los vecinos y ahogar la maldición de gente advenediza; si hemos de extender el beneficio de nuestras leyes y las garantías del Gobierno á esa región, si hemos de amparar la propiedad particular y el dominio nacional, si hemos de facilitar el comercio y recoger las riquezas de nuestro suelo, hagamos el ferrocarril del Curaray.

Ha dicho alguien, quizá con muy buena intención: ¿Qué ventajas se sacarán del Oriente? ¿Qué utilidades reportará un ferrocarril? ¿Para qué derrochar así los caudales de la Nación empobrecida? Y, sobre todo, ¿por qué elegir la línea del Napo, del Curaray, de Baños y de Ambato, y no la del Santiago y Zamora ó la del Morona y del Pastaza?

Fácil es contestar á todas estas preguntas y rechazar la simulada oposición hecha á una obra grandiosa, no diré

del Ecuador, sino del mundo, si sabemos llevarla a término de manera conveniente, atinada y feliz, y que no puede verificarse como tal, sino en la línea de Guayaquil, Ambato, Baños, Curaray, Napo y Amazonas, como lo voy a demostrar.

Desde luego se pueden manifestar las ventajas del Ferrocarril del Oriente, considerando que esa tierra riquísima y de asombrosa fertilidad está brindando de valde suelo espacioso para desarrollar grandes plantaciones de artículos nobilísimos y de alto valor en los mercados del mundo: la mejor caña de azúcar del globo, producida prontamente y en abundancia; el café, superior al que se cultiva en todas nuestras regiones andinas y comparable sólo con el del Brasil; el cacao, de diferente especie y calidad, más abundante y sustancioso que el de nuestra costa; el tabaco que puede competir con el de la Habana y superarlo, y que en mayores proporciones puede constituir un manantial de riqueza, como sucede en la envidiable isla de las Antillas; la goma elástica, de variada especie y calidad, que actualmente es para el Brasil su mejor riqueza, y para el Perú una fuente de producción superior á sus antiguas guaneras y salitreras.

No perdamos de vista las desconocidas y exquisitas frutas que brotan de ese suelo privilegiado, las gomas, los aceites, las resinas, los bálsamos, las mieles, las raíces y las yerbas medicinales que yacen en abundancia increíble en esas vírgenes y fecundas soledades. No hablo del riquísimo reino mineral, ni digo nada de la fauna más variada y prodigiosa de la tierra. Sólo me permito asegurar que pueden formarse, ahí grandes pastos, en donde se crearían ganados tan buenos y tan numerosos como los del Paraguay y de la Argentina.

Supongamos que en el espacio de veinte años se hubiesen plantado un millón de árboles de goma elástica, así como tenemos centenares de miles de plantas de cacao en la costa, y que, por término medio, rindiese cada árbol siete sacos anuales, y tendríamos abonados algunos millones en favor de los ecuatorianos. Supongamos también que en los mismos veinte años se multiplicasen sólo á un millón los ganados de esos lugares, y habríamos asegurado una producción nacional positiva. Siguiendo, de esta suerte, con los mismos cálculos en todos los demás artículos, nos convenceremos de que la verdadera riqueza, la opulencia y el gran porvenir del Ecuador están en el Oriente. Ahí se desarrollarían necesaria y fácilmente industrias de toda clase y en grande escala; poblaciones y ciudades surgirían como por encanto: el comercio se establecería en una proporción asombrosa y los pobladores llenarían poco á poco tan vasto territorio, cultivando la tierra, improvisando ciudades y formando rica y poderosa la nacionalidad ecuatoriana.

Todo esto lo conseguiremos con el ferrocarril del Curaray.

De este modo, el territorio de verdadero porvenir para la Nación ecuatoriana, tan fértil en sus producciones, tan sano en su clima, libre de epidemias y con temperamento suficientemente templado, comenzando en el declive de la cordillera, se dilata hasta las cabeceras de los ríos navegables á vapor; y sigue después con mayores ó menores ventajas hasta las riberas del Amazonas.



No debe elegirse otra vía para el ferrocarril que la de Baños y el Curaray, por estar principiados ya los trabajos por dicha vía, y por estar ya trabajadas las dos terceras partes más difíciles y costosas de este ferrocarril.—Palta construir sólo la tercera parte más fácil y económica. — Si se eligiera otra vía, tendría que trasmontar las dos cordilleras, y habría que trabajar 70 leguas.— La extensión de la línea férrea que debe trabajarse de Ambato al Curaray, es sólo treinta leguas; distancia igual á la trabajada de Ambato á Quito. El ferrocarril de Ambato al Curaray, tiene mayores facilidades, que el de Ambato á Quito. — Sólo tres lugares tiene la inclinación máxima del 2%, y en ninguna parte tiene menos del 75% de curvatura.

Pero se me argüirá: ¿por qué estas ventajas no las alcanzamos, llevando el ferrocarril por el Paute y el Morona?

Además de otras razones, me bastaría contestar: porque ya hemos principiado los trabajos, por la vía de Baños y el Curaray, y porque en esta virtud, es preciso ganar tiempo y aprovechar de las garantías legales con que la nación favorece y sostiene esta línea. Pero la contestación directa es, porque ya hemos trabajado más de las dos terceras partes de este ferrocarril y las tenemos casi completamente concluídas desde Guayaquil hasta Ambato, dos terceras partes ciertamente las más difíciles y costosas; y falta tan sólo una tercera parte, la de más fácil ejecución y de increíble economía.

Demos que se emprendiera el ferrocarril por el Zamora ó por el Paute, por el Santiago ó por el Morona, 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.

¿Cuánto se debe trabajar de línea férrea desde Ambato para llegar á un punto navegable á vapor del Curaray? Es asombroso lo que os voy á decir: me atrevo á asegurar que no hay más distancia que la que debemos trabajar para hacer llegar el ferrocarril desde Ambato hasta la Capital de la República: sólo cerca de treinta leguas; y quizá presenta mayores facilidades la línea de Ambato al Curaray, que la de Ambato á Quito.

De Ambato á Quito, para salvar los nudos que enlazan las dos cordilleras, es preciso desarrollar líneas prolonga-

das, facilitando el ascenso y descenso de esas alturas; por cuyo motivo no es aventurado suponer la distancia de treinta leguas de ferrocarril. Entre Ambato y el Curaray no existen rindos, ni ascensos ni descensos tan levantados como los de la región andina, y la Providencia ha trazado con el dedo el camino que debemos seguir. Comenzando en Ambato, sigue el curso del río de este nombre hasta el Patate, continúa con el Patate hasta el Pastaza, luego el Pastaza hasta la planicie oriental de Barrancas, de donde va á las cabeceras del Curaray. Según los cálculos más aproximados, la distancia de Ambato á un punto navegable á vapor del Curaray es sólo de treinta leguas, y su término medio viene á quedar cerca del río Topo, situado en la puerta de ese paraíso terrenal.

De los estudios preliminares de los inteligentes ingenieros del ferrocarril que me ocupa, resulta que de Ambato al Topo hay 75 kilómetros, ó sean quince leguas de línea satisfactoriamente desarrollada. En este trayecto no hay ni un sólo punto que dificulte los trabajos, basta saber que apenas hay dos ó tres lugares únicamente en donde se ha localizado la línea, con la inclinación máxima del dos por ciento, y en ninguna parte tiene menos del setenta y cinco por ciento de curvatura.

Si esto sucede en la distancia de quince leguas, precisamente en el descenso de la cordillera hasta su término, hasta la puerta de la cordillera oriental, en la diferencia de 1.600 metros de altura que existe entre Ambato y el Topo, ¿cual será la facilidad que nos ofrece la superficie del Topo al Curaray, cuya diferencia de altura no pasa de 600 metros? Luego, pues, puedo asegurar que mayores facilidades topográficas tenemos para llevar el ferrocarril de Ambato al Curaray, que para traerlo á Quito.

A esto debo añadir que la línea de Ambato á Quito queda sujeta á lo trabajado desde Guayaquil hasta Ambato; mientras que la del Curaray, por razones de economía, para acelerar la obra y obtener pronto sus benéficos resultados, podríamos trabajarla de vía angosta.

Quedan, con esto, desvanecidas las dificultades acerca del lugar por donde se debe llevar el ferrocarril al Oriente: no es el Amazonas, el Santiago, el Morona, el Pauté y la costa, por donde, además de salvar largas distancias, traspasando las dos cordilleras, se tendría que construir una línea quizá tan difícil como la vía férrea que irá desde Guayaquil al Curaray. Sería más razonable ir desde Guayaquil á Ambato, Baños, el Topo, el Abitagua, para seguir de ahí á las Cabeceras del Morona; pero, sin contar con los numerosos puentes de acero costosísimos que habría que colocar en los ríos Lucino, Arapicos, Chiguasa y otros, y la distancia quizá de veinte leguas del Abitagua al Morona, mientras que no son sino doce leguas del Abitagua al Curaray, tendríamos que recorrer como ochocientas millas de navegación desde la boca del Napo, hasta las cabeceras del

Morona, mientras que apenas excede la mitad de esta distancia la que hay desde la boca del Napo hasta las cabeceras del Curaray. Además, aquel trayecto está casi completamente abandonado de comerciantes y de gente blanca, á la vez que este otro hállase muy frecuentado por éstos.

Demos, pues, como conclusión evidente, que Ambato, Baños y el Curaray es la línea más corta por la distancia, mas económica por las facilidades del trabajo, y que puede ejecutársele más pronto por los medios materiales y por la gente que proporcionará la provincia del Tungurahua.



Influencia universal que ejercerá el ferrocarril del Oriente.—Será la obra más importante, después de los canales de Suez y de Panamá.—Debemos preparar el Oriente para poder recibir la poderosa inmigración que, abierto el Canal de Panamá, nos ha de venir de Europa y de Norte América.—La Junta Promotora del ferrocarril del Oriente, resuelve el problema de unir el Amazonas con el Pacífico.—El Perú se propone arrebatararnos esta gloria, anticipándose á la obra.

Veamos ahora la influencia universal que está llamada á ejercer esta obra grandiosa.

Nosotros no podemos deshacer la cordillera interpuesta entre el Pacífico y el océano amazónico, no podemos hundir su levantado lomo, no nos es dable romper su granítica masa; pero podemos sí unirlos mediante una línea ferroviaria que nos ponga en inmediata y rápida comunicación entre esos dos gigantes con moles de agua. De esta suerte habremos hecho una de las más grandes obras de la tierra, en favor de la humanidad, la tercera, después de la de Suez y de Panamá.

Grandes caudales han gastado los americanos en el ferrocarril de Nueva York á San Francisco; esfuerzos poderosos hacen Chile y la Argentina para terminar el ferrocarril de los Andes; colosales son los ferrocarriles que van desde Puerto Arturo hasta Petersburgo, y desde Constantinopla hasta Lisboa; obras son éstas evidentemente benéficas y muy provechosas para los pueblos empresarios. Pero ninguna de ellas está llamada á ser una vía intercontinental y de tanta influencia social en el mundo, como Suez, Panamá y el Amazonas.

Bien sabéis los vaticinios científicos predichos por el sabio Humbolt, quien se complacía en pronosticar que el centro de la América meridional llegaría á ser el emporio de toda la humanidad. El Canal de Panamá facilitará el cumplimiento de este vaticinio; por esto son correlativas, se atraen y se atraen poderosamente las dos grandes obras, el Canal y el Ferrocarril del Oriente.

En dónde recibiremos nosotros esa poderosa corriente que, abierto el Canal, nos ha de venir de Europa y de

Norte América? ¿En dónde cabrá esa repentina avenida, esa inmensa afluencia de gente que se desbordará sobre nosotros? Una imprevisión imprudente nos puede dar la muerte. ¿No sería el mayor de los males, una verdadera invasión calamitosa, que trataría de absorbernos con todos nuestros haberes y á la cual no podríamos resistir, si no tenemos preparado el Oriente para darle alojamiento?

¡Felizmente el trabajo está hecho ya en su mayor parte; después de haber salvado los pasos más difíciles y más costosos de la cordillera, dentro de pocos meses llegará el ferrocarril del Sur á la ciudad de Ambato; luego no necesitaremos sino prolongar un ramal, para llegar hasta el Curaray.

De este modo, la «Junta Promotora del Ferrocarril del Oriente,» compuesta de distinguidas personalidades de todos los partidos políticos, y animada de levantados sentimientos y del más entusiasta patriotismo, ha resuelto satisfactoriamente el problema por tanto tiempo perseguido, de unir el Amazonas con el Pacífico. Y este nuevo istmo de Panamá, tan valioso para la política, para la economía, para la ciencia y para la religión, tendrá la gloria de poseerlo el Ecuador en el corazón de su patria.

No dejemos que gloria tan legítima como esplendorosa nos arrebaten otros, como hemos dejado que nos usurpen nuestros territorios. No dejemos que el Perú, á pesar de las invencibles dificultades y largas distancias que la Providencia interpuso entre su costa y el Amazonas, nos amenace arrebatarnos por Piura y Manseriche las comunicaciones del Pacífico con el Amazonas.



Utilidades actuales que el ferrocarril puede reportar á la Nación. — El Ecuador puede reembolsarse inmediatamente y con creces, lo gastado en la obra. — El comercio de importación y exportación del Amazonas, no baja de 200 millones. — El Perú y el Brasil recandan, por impuestos fiscales y municipales á dicho comercio, más de 40 millones al año. — El Ecuador tendría inmediata participación en esas rentas, sobre todo en el comercio con Norte América. — La importancia comercial de Guayaquil aumentaría inmensamente, haciendo competencia á Iquitos y á los puertos del Brasil. — La distancia por el Amazonas entre Iquitos y Norte América, es el doble de la que hay por la vía Curaray—Ambato.—Guayaquil y Panamá. — En las cuarentenas de la costa y en caso de un conflicto armado internacional en el Pacífico, el ferrocarril del Curaray nos pondría en comunicación con el mundo.

Paso á hablar de las utilidades actuales que del ferrocarril puede reportar la Nación; y voy á contestar á esta pregunta: ¿puede reembolsar inmediatamente el Ecuador los caudales gastados en esta obra? Sí, de manera pronta y multiplicada.

Para probar esto, con el atrevimiento que da la convicción de quien defiende una tesis evidente, voy á fijar un cálculo gratuito del número de comerciantes que, explotando la goma elástica y buscando riquezas, cruzan el Amazo-

nas y sus afluentes; lo calculo en medio millón de personas de la raza blanca. Elevad esta cifra ó deprimidla cuanto queráis, no importa. El hecho es que, de las 50.000 toneladas de caucho que en la actualidad produce nuestro planeta anualmente, el sesenta por ciento, ó sean 30.000 las produce el Amazonas y las exporta á los mercados del mundo. Esta exportación representa nada menos que la cantidad de 150 millones de sucres. A éstos añadamos sólo 50 millones de importación; y tendremos que el actual comereio sostenido en el Amazonas no baja de 200 millones de sucres. De estas cifras la vigésima parte pertenece al Ecuador y al Perú reunidos en el puerto de Iquitos, y lo demas corresponde al Brasil.

De aquí se sigue: primero que los bosques orientales encierran una riqueza prodigiosa ó incalculable; y, segundo, que existe ahí un comercio poderoso y activísimo emprendido por centenares de hombres de la raza blanca.

Los impuestos fiscales y municipales de Iquitos ascienden á dos millones de soles anuales, sin contar con numerosos contrabandos tan fácilmente consumados en tan dilatada región. Si Iquitos, centro relativamente pequeño del alto Amazonas, percibe esas rentas, fácil es suponer que los puertos del Brasil, en su inmenso territorio, recaudan veinte veces más. De donde resulta que el Perú y el Brasil, sosteniendo un comercio que pasa de doscientos millones, obtienen en sus arcas fiscales más de cuarenta millones al año.

Si nosotros tuviéramos concluído nuestro ferrocarril, no tendríamos, acaso, alguna participación en estas rentas? La tendríamos inmediatamente y del modo más provechoso, sobre todo, mediante el comercio que el Amazonas mantiene con Norte América.

De las 30.000 toneladas de goma elástica que produce la región oriental, la mitad se la exporta á Norte América; demos que también la mitad de la importación del Amazonas venga de esa gran República, y tendremos que asciende á cien millones de sucres el comercio amazónico de los dos países.

Los impuestos del Perú pasan de un veinticinco por ciento sobre el valor de la producción, y no están lejos de esta cifra los del Brasil. Si nosotros, por el ferrocarril, quitáramos los impuestos; ó los redujéramos á un cuatro ó cinco por ciento, ¿no es lógico, no es evidente, que tendríamos la preferencia del poderoso comercio verificado con Norte América y la ganancia segura de los fletes; que habríamos aumentado inmensamente la importancia comercial de Guayaquil, y que habríamos hecho una inmediata, eficaz y poderosa competencia al puerto de Iquitos y á los del Brasil? Sería menester cerrar los ojos para no ver la claridad del mediodía.

¿Todavía tiene mayor evidencia este argumento, si consideramos que la distancia que se recorre desde Iquitos á

Norte América, por el Amazonas, no es menos de ocho mil millas de longitud; mientras que la que hay por el Napo, Curaray, Baños, Ambato, Guayaquil y Panamá no pasa de cuatro mil millas. En este caso, ¿cuáles son las economías de distancia, de tiempo y de dinero para los efectos comerciales?... ¿Y no nos convencemos aún de la importancia suprema de esta obra y de las utilidades que reportará á la Nación?...

Como última consideración, meditemos también en una necesidad nacional imperiosa y en una ventaja superior á lo dicho, por estar íntimamente relacionadas con el comercio, con la política, con las comunicaciones internacionales y con la vida misma de la República. Supongamos un conflicto armado internacional en el Pacífico; más bien acordémonos de nuestras largas, peligrosas y fatales cuarentenas de la costa. ¿Cuál ha sido la difícil situación del Ecuador en este tiempo? ¿Cuál la tremenda amenaza contra su comercio y el penoso estado internacional de nuestro pueblo?

Pues, el ferrocarril del Curaray nos va á librar como por encanto de estas terribles amenazas y de una funesta catástrofe nacional; por él tendremos permanente comunicacion-comercial, política é internacional con el mundo.



Prodigiosa fuerza eléctrica de la cascada de Agoyán, medida por los ingenieros del ferrocarril al Curaray.— Este ferrocarril y el del Sur podrían ser movidos por esta gran fuerza motriz. Lo que podría hacerse con la ingente sobra de electricidad. Conclusión.

Voy á concluir con un argumento original, de mucha eficacia y de fuerza irresistible, para aceptar la importancia y utilidad de esta obra, en favor de la República.

A más de las ventajas presentadas acerca del comercio, de las riquezas y del movimiento humano en las regiones del Oriente, quiero hablaros del desarrollo de la fuerza eléctrica en la cascada de Agoyán.

Pongamos un dínamo en Agoyán, ó en el río Blanco, ó en el río Verde, y tendremos un ferrocarril económico á la vez que aseado y lujoso, ya que la negra nube de humo, que produce el combustible actual, todo lo ensucia, todo lo arruina, todo lo devora de la manera más repugnante en los demás ferrocarriles.

Además, la cascada de Agoyán puede llegar á ser un manantial inagotable de riquezas nacionales, más grande que las guaneras del Perú, más poderoso que las salitreras de Chile, más seguro que las minas de Plata de Méjico y más eficaz que los filones de oro de Colombia; dentro de pocos años, á lo más dentro de ocho, podría dar una riqueza anual mayor que la de las aduanas de la República, doce millones de ingresos fiscales y suma facilidad económica á la vida doméstica de nuestras poblaciones.



Voy á probar que tan loco delirio, ensueño tan dorado y vuelo tan alto de imaginación pueden convertirse en una pasmosa realidad.

Esta medida ya la fuerza motriz de la cascada en referencia por los distinguidos y competentes ingenieros del ferrocarril del Curaray; colocado un dinamo poderoso y movido por el golpe de esa ingente mole de agua, puede desarrollar doscientos cincuenta mil caballos de electricidad. Prodigio ciertamente asombroso y único en el mundo, que la Providencia reservó tan sólo para la República del Ecuador.

Para el ferrocarril del Curaray no necesitamos sino quinientos caballos de fuerza, otros tantos necesitamos para los trenes del ferrocarril del Sur, cuyos empresarios ahorrando carbón y locomotoras, aprovecharían de nuestra electricidad.

¿Y qué haríamos de la sobra ingente de electricidad de Agoyán? Daríamos luz barata día y noche á todas las ciudades y poblaciones de la República; asimismo daríamos, barato, muy barato, el fuego necesario á todas las cocinas de las casas de la Nación, las que evitarían, á más de los cuantiosos gastos diarios, los mil inconvenientes que acarrear un alumbrado impropio y una cocina desaseada.

Demos, en consecuencia, que en el espacio de ocho años, se estableciera el sistema de cocinar y de alumbrarse con electricidad en cien mil familias ecuatorianas, y que cada una pagara sólo cinco sucres mensuales; resultaría, pues, con evidencia, que la Nación podría cobrar medio millón de sucres mensuales, ó sean seis millones anuales. Demos también que todas las fábricas, imprentas, maquinarias, molinos, trabajos industriales y hasta agrícolas, sin calcular las nuevas industrias que surgirían en la Nación, se movieran con corrientes de electricidad, y que esto rindiera otro medio millón mensual ó sean otros seis millones anuales, y habrían obtenido las cajas del fisco la ingente suma de doce millones anuales.

Bien comprendo que es difícil y valiosísima la implantación de tan portentosa maquinaria; pero una vez establecida, la ganancia sería colosal, los ingresos de la Nación enormes y materialmente nadaríamos en la opulencia. Para producir grandes riquezas, es preciso emprender grandes obras.

Influid, pues, poderosamente en que la Legislatura actual acepte estos proyectos y ordene al Gobierno su ejecución y, en pocos años, veréis surgir en el Oriente rica, opulenta, poderosa y feliz la nacionalidad ecuatoriana.