

# EL PROBLEMA

DEL

## Ferrocarril al Oriente Ecuatoriano

POR EL

SR. DR. D. EMILIO AREVALO,

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Ecuador  
en el Brasil.



QUITO, AGOSTO DE 1907.

IMPRENTA NACIONAL

---

---

# EL PROBLEMA DEL FERROCARRIL

A L

## ORIENTE ECUATORIANO

---

Nº 93. — Petrópolis, Marzo 5 de 1907.

Señor Ministro:

Deseo vivamente que sea prenda de paz, de prosperidad interna y de seguridad exterior el Gobierno del Sr. General Dn. Eloy Alfaro, cuya elección á la Presidencia de la República se digna Ud. participarme en su atenta nota de 4 de Enero, Nº 2º.

Por el respetable órgano de Ud., tengo el honor de enviar al H. Sr. Ministro de lo Interior, en el ramo de Obras Públicas, mi nota de 1º de Marzo, Nº 92, sobre el asunto de nuestro ferrocarril al Oriente.

cuatro años á esta parte, la explotación empírica y destructora debe haber disminuido el rendimiento de los gomales, particularmente en la frecuentada sección del Napo, aun cuando no en las hoyas del Santiago y del Morona, donde la resistencia de los salvajes ha detenido la irrupción cauchera; puede estimarse, si se quiere, el mínimo de las futuras zafras anuales en un kilo por árbol. Sobre este pie y el del número total de 2'304.000 estradas, que corresponden á las tres secciones —septentrional del Putumayo, central del Napo y meridional del Morona, la futura producción total sería, pues, anualmente de 230'400.000 kilos de goma elástica.

De este número, sólo de los quince centavos por kilo de exportación, podría retirar el Estado la cantidad de \$ 34'560.000 por año, fuera de los impuestos adicionales á que se refieren los artículos 56, 58 y 59 de la Ley de Aduana. La obra del Ferrocarril al Oriente, de que dependen esta vasta explotación de los bosques gomeros y el desarrollo de otras industrias dirigidas al incremento de la riqueza pública y privada, ó sea la prosperidad financiera y económica del país, no merece por consiguiente el injusto título de *improductiva*.

Examinado así el asunto y señalada su importancia, atrévome ahora á proponer á Ud. Sr. Ministro, se digne encargar á una Comisión los estudios preliminares de la vía Paute-Morona, y disponer que al efecto se abra al Oriente una trocha de simple exploración. Los informes y planos de esta Comisión, compuesta de ingenie-

ros, geógrafos y geólogos competentes, servirá de base segura para que el próximo Congreso Nacional decida, si se ha de adoptar aquella nueva vía ó si ha de seguir el ferrocarril por la de Ambato-Curaray, cuyos trabajos deben hasta entonces suspenderse completamente.

En punto de tanta trascendencia no tienen ni pueden tener cabida las sugestiones egoístas del regionalismo. Yo espero así que mis conciudadanos, sin excepción de uno sólo, han de cooperar espontáneamente á la obra patriótica de la salvación del Oriente, ilustrando con sus luces, organizando centros adecuados y favoreciendo estos fines con el óbolo indispensable. No sería mucho si los afortunados ofrendasen una parte de sus caudales en el altar de la Patria, á quien todos todo lo debemos, ideales, sentimientos, energías, haberes y hasta la vida misma.

Acompaño un croquis del Ecuador y de la parte del Perú, donde estan indicadas con tinta roja las líneas de los ferrocarriles proyectados al Oriente.

Honroso me es aprovechar de esta oportunidad, para enviar á Ud. el testimonio de mi perfecta y distinguida consideración.

*E. Arévalo.*

Al H. Sr. Ministro de lo Interior en el ramo de Obras Públicas.

Quito.

medio grados geográficos de costa por tres de fondo, ó sea en tres mil leguas cuadradas de territorios poblados, feraces y productivos. Además, de acuerdo unas veces y otras en disidencia con el Perú, ocupa hace algún tiempo ciertos parajes de la hoya del Putumayo y dirige aún sus pretensiones hasta el Coca y el codiciado Napo, que tributa sus aguas al caudaloso Amazonas. Y Colombia no ha tenido, sin embargo, ni tiene otro título que la cabaleresca doctrina de la *expansión territorial*, proclamada por boca de su Ministro Sr. Galindo en las conferencias tripartitas de Lima, el año de 1894; doctrina cuyos efectos debía de saborear más tarde en la violenta sesección de Panamá, que le ha privado de seiscientos mil habitantes y de su principal fuente de recursos económicos.

No es mi ánimo señalar los motivos de diverso carácter—diplomáticos, políticos, administrativos, financieros ó militares—que han dado margen á aquellas usurpaciones extranjeras, que especialmente en la región amazónica tanto han amenguado el patrimonio colonial de la antigua Presidencia de Quito, la cual se dilataba por el Norte hasta Mocoa y el Yapurá, y por el Sur hasta el Huancabamba, Chachapoyas, Moyobamba, Motilonos y el Madera. Para el objeto de este escrito, me basta recordar que uno de los principales motivos, aún más que la incapacidad y la desidia de nuestros gobernantes, ha sido sin duda la casi imposibilidad de extender á dicha región el radio de la acción administrativa, *por la falta absoluta de vías de*

*comunicación.* Casi abandonados, por el espacio de poco menos de un siglo, territorios tan extensos, bañados por ríos navegables como el Putumayo, el Napo, el Pastaza, el Morona, el Santiago, el Chinchipe, donde abundan la valiosa goma elástica, el cacao, el café, el tabaco, la caña de azúcar, y pueden explotarse y obtenerse todos los productos del globo para muchos millones de habitantes; no debe extrañarnos que hubiesen incitado la codicia y provocado la ocupación de los países vecinos, á pretexto de la falta de demarcaciones limítrofes y guiados, menos que por la justicia, por el poderoso estímulo de su engrandecimiento.

Colombia, aunque constantemente embrazada por las revueltas intestinas, apoyó sin embargo en 1876 la empresa de navegación del Putumayo por Elías Reyes & Hnos. de Popayán, y protege actualmente á algunos ranchos *caucheros* de las orillas de ese río, del Anguilla, del Huepi y de otros puntos por donde se desparraman sus connacionales. No ha mucho, la lancha peruana Iquitos recogió en el puerto de San Pedro á algunos colombianos y el cargamento de caucho que habían explotado en ese paraje y en sus alrededores. La Cancillería de Bogotá, en la negociación entablada con el Brasil, pretende además el libre tránsito al Amazonas por la vía del Putumayo; pretensión á la cual opuse los derechos concluyentes que nos asisten, obteniendo de la Cancillería de Río Janeiro, en su contestación de 12 de Noviembre de 2906 á mi nota de 12 de Octubre del mismo año, la más formal seguridad de que la

negociación colombiana *no perjudicará en nada al Ecuador.* (a)

Más, mucho más ha avanzado el Perú, funcionando dentro de un sistema maduramente preparado y sucesivamente perfeccionado por estudios posteriores. Mantiene, en el Igará-Paraná, afluente de la margen izquierda del Putumayo, la casa de Larrañaga Arana & C<sup>a</sup>, dedicada al comercio de shiringa; en el Napo— el pequeño caserío de Mazán; en las bocas del Curaray, del Nasciño y Cononaco— algunas partidas flotantes de caucheros con el nombre de *colonos*; en el Marañón—la población de Iquitos y el pequeño caserío de Barranca; y no lejos de las bocas del Tigre y del Pastaza— otras partidas de *caucheros* ambulantes. Con siguió hace pocos meses, un empréstito de tres millones de libras esterlinas, cuya mayor parte destinará probablemente á la continuación del trabajo de su ferrocarril, desde el cerro de Pasco hasta Pucalpa, un poco arriba de la boca del Aguaitía, donde el Ucayali es adaptable á la navegación á vapor por embarcaciones de cinco pies de calado, y hasta de seis en determinadas épocas de creciente. Si el Perú conclu-

---

(a) --Por el tratado posterior de límites entre el Brasil y Colombia, firmado en Bogotá el 26 de Abril de 1907 por los respectivos Plenipotenciarios, Sres. Martins y Vázquez Cobo, se determina solamente la línea divisoria de la boca del Apóporis en el Yapurá al Cocuy en el Río Negro, donde principia la frontera de Venezuela, y se aplaza expresamente la demarcación de los territorios que se extienden desde dicha boca de Apóporis hasta el río Amazonas, para después que se resuelvan los litigios de Colombia, sobre límites, con el Ecuador y el Perú.

yese esa vía férrea de seiscientos kilómetros, sin que entretanto resolviésemos prácticamente el problema de nuestro ferrocarril al Oriente, es indudable que, antes que nosotros, habrá él de aprovecharse de las ventajas de su rápida y fácil locomoción, desde el Callao hasta Pucalpa por ferrocarril, y desde allí—por navegación á vapor en el Bajo Ucayali—hasta la población de Iquitos—su centro de operaciones—para activar la colonización con masas de inmigrantes, acumular elementos de ataque y de defensa, tomar posiciones estratégicas y dar así remate á la obra de usurpación de nuestros territorios orientales. . . . . (a)

En esta situación gravísima, cuando nos estrechan dos naciones colindantes, Colombia por el Norte y el Perú por el Sur, para arrebatarnos aquel ingente patrimonio, cegar las fuentes del porvenir y cavar acaso la tumba de nuestra autonomía política; ahora más que antes, pesan sobre nosotros la necesidad inaplazable, la responsabilidad inmensa de recurrir, no á la trillada difamación de la prensa alar-

---

(a)—A fines de Mayo último, me fué remitida á Petrópolis una copia del siguiente telegrama de Manáos:

“Cónstame Arana Hnos. & C<sup>a</sup>, comerciantes peruanos en esta capital, negocian por intermedio de su gerente Abel Alarco, ex-Cónsul peruano aquí, la venta de tierras en Igara-Paraná, Chuncho, Sara-Paraná y otras á la margen del Putumayo, con un Sindicato Americano en New York, por 500.000 dólares. Aunque esas tierras quedan al Oeste de nuestra línea divisoria (la brasileña), creo peligrosa la vecindad de colonias que se establezcan allí por un Sindicato extranjero”.

Trasmití oficialmente esta noticia á nuestro Ministro de Relaciones Exteriores.



mista, no á la protesta bulliciosa y estéril de las masas, no al coraje prematuro de nuestros veteranos, sino á los medios serenos y prácticamente dirigidos á reintegrarnos la posesión y aprovechamiento de nuestros territorios, á facilitarnos en ellos la acción administrativa y económica, y á acumular y mantener allí los elementos necesarios de defensa; medios estos, empleados ya para esos objetos y el de su progreso, por los Estados Unidos de América, la Argentina y el Brasil, y que se traducen simplemente en—*la colonización y la comunicación por ferrocarril*. Decía un célebre estadista: *Gobernar es poblar*; y creo yo que pudiera agregarse—*poblar y poblar pronto es abrir vías rápidas de comunicación*. Los territorios del Misisipi que eran vastas soledades, al correr la locomotora por los montes Aleganis, pobláronse y cultiváronse vertiginosamente, convirtiéndose en emporio de vida y de riqueza agrícola y comercial.

Dos grandes hendiduras naturales, abiertas en la rama oriental de la cordillera, nos franquean el paso para la región amazónica: por la del Norte, á corta distancia de Ambato, avanza el correntoso Patate que, precipitándose por el peñazco de Agoyán en terrible salto, lleva sus aguas al Pastaza, distante del cual y más al Norte baja el Curaray, afluente del Napo; y por la hendidura del Sur, el río Paute cuya confluencia con el Azogues está cerca de Cuenca, pasa sosegada y magestuosamente, uniéndose allende la cordillera con el Gualaquiza y el Zamora, que forman el auri-

fero Santiago. No lejos, entre éste y el Pastaza, corre el caudaloso Morona que desemboca en el Marañón, más abajo del Pongo de Manseriche. No permitiendo por ahora nuestros recursos utilizar ambas vías ¿por cuál de las dos, Ambato-Curaray ó Paute-Morona, habremos de llevar nuestro ferrocarril al Oriente?—Es claro que por donde, en conexión con la línea que ha de unir Quito y Cuenca, las dos principales ciudades interandinas, el ferrocarril oriental haya de ser *más corto y menos costoso*, y pueda ligarse á aquel de los dos ríos cuya navegabilidad ofrezca, en toda época, mayores facilidades y prespectivas al tráfico comercial, desde su punto de partida hasta su salida al Marañón. Cualquiera preferencia que no reposase en esta base económica, es y debe ser inaceptable.

Inútil sería buscar datos para la solución de aquel problema en los archivos nacionales, porque no hay Legislatura, Gobierno ni Ministerio que se hayan preocupado siquiera de los estudios geográficos de la región amazónica. Hay que recurrir, por más que esto acuse nuestra incuria, á las oficinas y bibliotecas peruanas, donde Gobernantes, Juntas patrióticas y Comisiones científicas, en larga y paciente labor, han coleccionado valiosos informes y memorias de autoridades competentes.

Principiaré por la vía Ambato-Curaray, que es la adoptada oficialmente, apoyándome en particular en el informe y diario de viaje presentados al Prefecto peruano de Loreto por

el ingeniero alemán Sr. Jorge Von Hassel, que en el año de 1903 navegó por aquel río y el Napo, en la lancha Iquitos, en viaje expreso de exploración.

El Curaray, cuyas orillas son bajas y anegadizas desde la boca para arriba, en más de veinte millas, es navegable en épocas de creciente por embarcaciones de quince á veinte toneladas de capacidad y de dos piés de calado, en la extensión de setenta millas, hasta el paraje que los peruanos llaman Quebrada-Infiel.

Aun el mismo Napo, cuyo caudal de aguas es mucho mayor y del cual el Curaray es uno de los afluentes de su margen derecha, en las épocas de vaciante es navegable apenas en la extensión de doscientas sesenta millas, única mente por embarcaciones hasta de tres piés de calado. Los sondajes practicados por Von Hassel en el mes de Junio, más abajo de la boca del Curaray, frente á la laguna de Tocamín, en el Destacamento y en Mazán, sólo señalaron una braza y media de profundidad.

“En épocas de vaciante el canal del río es poco pronunciado, pero con buenos prácticos se puede salvar este inconveniente. El Napo es muy displayado y forma numerosas islas que reparten el río en muchos brazos. En tiempo de lluvias arrastra gran cantidad de productos en descomposición de los terrenos de las cabeceras. Esta especie de lodo forma bancos y da lugar á un continuo cambio del canal

del río. La corriente media es de tres millas; no excediendo en ninguna parte de seis, en la sección navegable por lanchas á vapor”.

El tráfico comercial de jébe, caucho, cacao, café, tabaco y otros productos, que está llamado á desarrollar en basta escala un ferrocarril que debe atravesar la extensa hoya del Napo, calculada en más de 95 400 kilómetros cuadrados, exige sin duda la *conexión* y el servicio de embarcaciones mayores de veinte toneladas de capacidad y de cuatro á cinco piés de calado, que puedan movilizarse en cualquiera época del año, por más que el transporte del cargamento hubiera de hacerse únicamente entre el puerto á donde arribase el ferrocarril y el de la aduana que habría que establecer en el Marañón ó Amazonas, para el cobro de los derechos fiscales y el trasbordo de la carga á los buques que deban conducirla para el Atlántico. Pero ríos de profundidad escasa y variable en las distintas épocas del año, como el Curaray y el Napo, y adaptables puramente al transporte de pequeñas embarcaciones de dos á tres piés de calado, sólo pueden servir para el comercio regional, dentro de un radio relativamente limitado y corto; pues carecen de la importancia *nacional*, que es indispensable para ligarlos con la valiosísima obra de un ferrocarril, que bien merece el nombre de *interoceánico*.

Y no se hable de las gradientes, desvíos, curvas, avances, retrocesos y otras dificultades que habría que vencer en el rápido descenso del Agoyán y en las elevadas divisorias que

median entre él y el Bombonasa, y entre éste y los múltiples pliegues de las nacientes del Curaray, para llevar el Ferrocarril hasta el punto de Quebrada-Infiel, donde principia la navegación á vapor de aquel afluente del Napo. Obsérvese sí y obsérvese bien, que de Ambato, situado á los  $81^{\circ} 02' 25''$  de long., W. de París, al referido puerto de Quebrada-Infiel que está á los  $77^{\circ} 32'$  de long. W. de París (sin considerar las respectivas latitudes Sur de  $1^{\circ} 13'$  y de  $2^{\circ} 40'$ ), hay la distancia geográfica de  $3^{\circ} 30' 25''$ , equivalente á 356 kilómetros 694 metros; y que, dando á esta línea el desarrollo medio del  $60^{\circ} 70'$ , tendría el Ferrocarril la longitud de 561 kilómetros 110 metros, que á razón de \$ 35.000 costaría la cantidad de \$ 19'638.850...

Así en esta vía como en la del Paute-Morona, de que me ocuparé luego, las posiciones geográficas de la sección interandina son las fijadas por D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa en la carta de triangulación del Reino de Quito, año de 1744, tom. II de la Relación del viaje á la América Meridional, pag. 640; y las posiciones de la sección oriental, son tomadas tanto de la carta geográfica de von Hassel de 1903, como de la de 17 de Abril de 1905 trazada, bajo la dirección del Dr. D. Carlos Larrabure y Correa, jefe del archivo especial peruano de límites. El Sr. Teodoro Wolf sólo ha medido personalmente las alturas; las longitudes y latitudes geográficas de su Mapa del Ecuador, están copiadas de las cartas de Maldonado, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Raimondi y otros astrónomos.

El precio de cada kilómetro está fijado, asimismo, con arreglo al presupuesto del proyecto preliminar trabajado por el ingeniero von Hassel en 1905, para la construcción de un ferrocarril de Paíta á puerto Limón, con la trocha normal de 114 centímetros. Más alto es el valor de nuestro ferrocarril de Guayaquil á Quito, en algunas secciones: las 80 millas de Chimbo á la Carretera cuestan á \$ 61.000, ó sea á razón de \$ 56.600 cada kilómetro.

Transcribiré, ahora, respecto del Morona, la parte sustancial de las narraciones é informes concernientes á su exploración.

El Coronel D. Víctor Proaño, que por dos veces recorrió aquel río, la primera en canoa el año de 1861, desde el Miazal hasta la entrada en el Marañón, y la segunda en el vapor Napo en 1867, con el Capitán M. Adrián Vargas, comisionado para la exploración por el Prefecto de Loreto; expresa en el oficio dirigido el 13 de Marzo al Ministro de Obras Públicas del Perú—“que el Morona ofrece la *más cómoda, segura y pronta navegación casi hasta el pie de la cordillera oriental del Ecuador.*”

En 1874 partió de Iquitos otra expedición en los vapores Napo y Mairo, bajo el mando del Sr. Benito Arana, con el objeto de reconocer nuevamente el Morona. Según el prolijo Diario de viaje del Sr. Juan José Días, Comandante del primer buque, ese río es navegable á vapor en la extensión de 300 millas, sobre un fondo variable de cinco brazas desde su boca

hasta su origen, en la confluencia del Cusulima y el Mangosisa, donde mide tres. Sólo en dos cortos pasos próximos á aquel origen, señaló la sonda entonces—hace más de 32 años—de una y media á dos brazas. Para adelante, la Comisión peruana navegó todavía en el vapor Mairo de 5 pies de calado, 4 millas más por el Mangosisa que está á la izquierda, y 12 millas más por el Cusulima que queda á la derecha. De dicho origen á la población ecuatoriana de Macas, la distancia es de 15 á 20 millas.

Fray Bernardo Calle, misionero que el año de 1901 hizo la navegación en la lancha Inca de 7 pies de calado y 40 toneladas de capacidad; dice en la relación elevada á su Prefecto eclesiástico: “Es el Morona un río bastante caudaloso y de poca anchura relativamente á su caudal de agua, en especial hasta el punto donde empiezan las islas, sin remolinos ni palizadas, de modo que no hay peligro alguno para la navegación, sea á vapor ó á remo, en términos que un niño puede manejar una canoa, al menos de bajada. . . .” Refiere también que, habiendo navegado en una de las mayores crecientes, observó que los más de los terrenos de una y otra orilla son elevados y libres de inundación, propios para las pequeñas y grandes industrias agrícolas y pecuarias. Llamaron especialmente su atención el jebe, el caucho, la quina, gutapercha, incienso, copal, vainilla, lacre, cedro, aguano y otras muchas gomas, resinas y maderas que espontáneamente se producen en los seculares bosques, bañados por las aguas del Morona y de sus numerosos afluentes.

Entre los datos recogidos, consignó además el referente al carbón de piedra, oro y otros minerales de la cordillera que separa á aquel río del Santiago.

No cerraré estas citas sin la del informe del Alférez de Fragata D. Oscar Mávila, de 28 de Abril de 1904 al Prefecto de Loreto, según el cual el Morona se desliza mansamente, alcanzando sus aguas la velocidad ordinaria de una y media millas por hora. Encajonado en un lecho de cascájo y piedras y de curvas suaves, mide su talweg ó canal, á media creciente, 12 metros de fondo, que desde la boca va disminuyendo gradualmente hasta su origen, donde la sonda señala 5. Su anchura oscila de abajo para arriba, entre 150 y 80 metros; y la zona de inundación de sus orillas, á partir desde la boca, no alcanza más allá de 20 millas, quedando libres de ella todos los demás terrenos, fértiles y adecuados para las industrias agrícola y pecuaria.

La continuación de esta vía fluvial no ofrece ni ofrecerá nunca el menor inconveniente material hasta su salida al Atlántico, porque repetidas exploraciones han demostrado invariablemente que el Marañón, en toda época, es navegable en toda su extensión por buques de seis pies de calado hasta la boca del Omaguas, un poco más abajo del Pongo de Manseriche y doce millas más arriba de la boca del Morona.

Y la ligazón de esta vía importantísima— adaptable al tráfico internacional en grande es—



cala—con nuestro ferrocarril interandino, y por medio de él con el Pacífico, es susceptible de realizarse, sin embargo, á menos costo y con mayores ventajas que le línea del Curaray, como es fácil demostrar determinando antes los parajes de las respectivas conexiones de las dos líneas.

En cuanto á la del Curaray, nunca se ha considerado ni puede considerarse como un punto de partida de su ligazón el de Huigra sino el de Ambato, porque á más de su mayor inmediación y de estar en la hoya del Patate, que se abre paso por la cordillera oriental, la línea comprendida entre esos dos puntos ha sido y será siempre una parte del Ferrocarril de la sección interandina. Así para la línea del Morona, tampoco es ni puede ser Huigra el paraje de partida de su ligazón, sino la boca del Azogues en el Paute, por donde tiene que seguir el ramal de Huigra á la ciudad de Cuenca; ramal que—dicho sea de paso—la Legislatura Nacional no ha debido negar antes y cuya construcción no cabe retardarse ahora, sin irrogar un verdadero agravio á las provincias del Azuay y de Cañar, compuestas de más de trescientos mil habitantes y que, excepto el atrazo económico en que injustamente se les ha mantenido, no ceden en importancia bajo otros puntos de vista á ninguna de las demás provincias de la República.

La boca del Azogues, distante 15 ó 20 kilómetros de la ciudad de Cuenca (la más bella de las interandinias por su topografía, clima y

primorosa vegetación) está situada en la hoya misma del tranquilo Paute, cuyas nacientes arrancan de la cima de los Andes occidentales y que, rompiendo por la base la cordillera Oriental y recibiendo á su paso el concurso del Gualaceo, el Collay, el Dudas, Masar, Jubal, Zamora, Santiago y otros afluentes, desciende majestuosamente á unir sus aguas con las del caudaloso Marañón. Desde la confluencia del Azogues debe marchar el Ferrocarril por la ribera izquierda del Paute, de suaves curvas y declive, y seguir allende la cordillera, inclinándose al Norte por líneas de insensible pendiente al través del ramal único y poco elevado, que media entre el Santiago y el Morona, hasta llegar al origen de éste, en la confluencia del Cusulima y el Mangosisa, donde comienza la navegación á vapor por embarcaciones de cinco pies de calado. Esta es talvez la única vía al Oriente para un Ferrocarril netamente comercial, cuya inclinación puede oscilar entre el uno y uno y medio por ciento, sin exceder casi nunca del dos por ciento.

Pues bien: de la unión del Azogues con el Paute, en los  $81^{\circ} 02''$  de longitud W. de París, al origen del Morona que está á los  $79^{\circ} 48' 36''$  de longitud W. de París (sin considerar las respectivas latitudes Sur de  $2^{\circ} 53' 49''$  y de  $2^{\circ} 48' 59''$ ), hay la distancia geográfica de  $1^{\circ} 13' 24''$ , equivalente á 122 kilómetros 332 metros. Dando á esta línea el desarrollo del  $60\%$ , tendría el Ferrocarril la longitud de 195 kilómetros 721 metros, que á \$ 35.000 costaría la cantidad de \$ 6'850.235.

Confrontando las dos líneas, con relación á su extensión y costo, se tiene á la vista:

Ambato—Curaray.....	561 k.	110 m.....	\$ 19'638.850;
Paute—Morona.....	195 k.	721 m.....	6'850.235; y
<hr/>			
Diferencias.....	365 k.	389 m.	\$ 12'788.615.

Estas cifras diferenciales de trescientos sesenta y cinco kilómetros trescientos ochenta y nueve metros, con el valor de doce millones seiscientos ochenta y ocho mil seiscientos quince sucres, serían más que suficientes para la construcción de otra línea como la de Cuenca á Machala, que tarde ó temprano tendrá que emprenderse para dar al Ferrocarril del Morona una salida más corta, más barata y directa al Pacífico, por puerto Bolívar que está á la entrada del Golfo y es accesible á las embarcaciones del mayor calado. Esa línea de la extensión de 160 kilómetros más ó menos, inclusive su desarrollo, costaría sólo \$ 5'600.000, y quedaría aun el sobrante de \$ 7'188.615 para atender á otras necesidades nacionales.

Pero aun cuando no se considerase la boca del Azogues sino Huigra como punto de partida del Ferrocarril al Morona, siempre resultaría esta línea más corta y más barata que la del Curaray; porque habiendo de Huigra á aquella boca once y un cuarto de leguas geográficas, equivalentes á 85 kilómetros 20 metros, inclusive el desarrollo del 60%, y de allí al origen del Morona—195 kilómetros 721 metros, la línea total Huigra—Paute—Morona sólo arrojaría 280 kilómetros 741 metros, con el valor

total de \$ 9'825.935. Para igualar las cantidades correspondientes á la vía Ambato—Curaray, falta todavía casi la mitad ó sea 280 kilómetros 369 metros con el valor de \$ 4'212.915.

Hay además consideraciones de otro orden, comerciales, políticas y militares.

Los primeros 150 kilómetros del Ferrocarril al Morona, enlazando y sirviendo á centros poblados, agrícolas, ganaderos, industriales y mercantiles, como Chunchi, Tambo, Cañar, Biblián, Azogues, Cuenca, Paute, Gualaceo, y demás comprendidos en la zona que se extiende desde Huigra hasta la garganta de la cordillera; pueden ser explotados y cubrir siquiera en parte los intereses de los capitales invertidos, inmediatamente después de su construcción. En el mismo Oriente pueblan las cabeceras del Morona, las hoyas de sus afluentes y los parajes inmediatos, las tribus de los Macas, Huambizas, Muratos, Ayulis, Paloras, etc., etc. Pasan de 10.000 habitantes, que son otros tantos operarios ecuatorianos, listos para iniciar los trabajos agrícolas y la obra civilizadora de la colonización. La casa Larrañaga Arana & Cía., fundadora de la Colonia Indiana y otros establecimientos del Igara-Paraná, exporta anualmente grandes cantidades de shiringa de las montañas del Putumayo para los mercados de Europa. Los peones que emplea en esta explotación, son diez mil salvajes de las feroces tribus de los Yahuas, Huitotos, Marayas y Andoqués, á quienes ha conseguido dominar y atraerles al trabajo, por medio del comercio de

hachas, machetes, lienzos, chaquiras y otras vagatelas. Conjeturo que estos y mayores beneficios podríamos reportar de las poblaciones aborígenes del Morona, con la inmigración y el cruzamiento de razas superiores, con la enseñanza escolar, el estímulo mercantil y la ley eminentemente moralizadora del trabajo.

No favorece á la vía del Curaray el factor étnico de la población: excepto el pequeño pueblo de Baños y la reducción dominicana de Canelos, la locomotora cruzaría casi en toda su extensión por las inmensas soledades de bosques seculares, sin anunciar reembolso alguno á no ser después que la inmigración extranjera y fuertes capitales hubiesen preparado y habilitado el terreno oriental para la producción. En una de las quebradas del Curaray sólo habitan cosa de trescientos Inje Inje, cuyo pobre idioma no tiene más voces que las mismas *inje inje*; y por las nacientes del Nasciño, uno de sus afluentes, y las del Tiputini, tributario del Napo, vagan apenas los restos errantes de una de las ramas de los Záparos y Angoteros, casi aniquilados por la trata y los masacros de los aventureros de la vecina República del Sur, clandestinos explotadores de los gomales ecuatorianos.

Hay otras circunstancias que en nuestra situación actual, no debe perderse de vista: la vía del Paute liga directamente la parte occidental de la República con el Morona á la vez que con el Santiago.

Pasando el Ferrocarril por la orilla de este último río y franqueando por lo mismo su libre acceso, se puede bajar fácilmente por sus aguas en embarcaciones adecuadas, ocupar la faja de la antigua ciudad de Borja, situada á dos leguas de la boca, y atender eficazmente á la administración y defensa de la extensa sección bañada por el Chinchipe, el Zamora y el Gualaquiza, inclusive la provincia de Jaén que queda en el Alto Marañón.

Esta importante región, que nuestros vecinos del Sur, la llaman del *Santiago*, donde en la época colonial existían el pueblo del mismo nombre y los de Valladolid, Zarza y Zamora, se extiende desde la cordillera oriental de Alcoquiro á las Juntas,—por cuya garganta situada cerca de la ciudad de Loja, descende el Zamora al Oriente,—hasta el Chamaya ó Huanabamba, el Pongo de Manseriche y el ramal divisorio, que separa la hoya del Morona de la del Santiago. El geólogo Sr. Teodoro Wolf, en los estudios que hizo oficialmente de la República, nos ha dado á conocer que, si escasos los terrenos volcánicos del Norte, son ricos en minas y lavaderos de oro los terrenos porfídicos y cuarzosos del Sur, especialmente en la parte de los Andes orientales, que cubre las provincias de Cuenca y Loja. Deben existir en el Instituto de la Sociedad Geográfica de Lima las muestras de oro finísimo, que el ingeniero D. Luis Wolf tomó del que lavaban algunos salvajes Ahuarunas, por métodos rudimentarios y primitivos, en los bancos de acarreo de Borja y de la boca del Santiago, obteniénd

cinco y seis castellanos por metro cúbico de cascajo. De aquí las tenaces y reiteradas tentativas del Gobierno del Perú, con el fin de establecer y asegurar su jurisdicción en aquellas comarcas: por decreto de 30 de Abril de 1853, autorizó á Julián Torres para que explore el río Santiago, funde poblaciones y emprenda en trabajos de minería; el 15 de Abril del mismo año, por su orden surcó y exploró aquel río el Capitán La Rosa en el vapor Pastaza; por los decretos de 3 de Marzo de 1871, de 25 de Agosto de 1891 y de 10 de Mayo de 1900, adjudicó terrenos en Borja y en Santiago, especialmente á la margen derecha, á Onffroi Thoron, Portuondo, Taboada, Irigoyen, Elias, Stuart, Wearlkerli y otros, para el cateo de minas; y hasta sus mapas oficiales están señalando el fantástico lindero de la cordillera oriental. A no ser por las certeras batidas y valerosa oposición de los Antipas y Huanbizas, tiempos há que tremolara la bandera de la usurpación sobre la cumbre misma del Alcoquiro. Si no nos apresurásemos á ocupar la línea estratégica del Santiago, no sé por qué otro rumbo podríamos detener la irrupción peruana que nos viniese de más arriba del Pongo de Manseriche, ni consolidar y defender el dominio y señorío de aquellos vastos territorios, que en el reino vegetal no ceden en opulencia á ningún otro y cuyos yacimientos auríferos y diamantinos son aún más ricos que los de Sandía y Carabaya, según la expresión del explorador peruano D. Manuel P. Villanueva.

Podríamos asimismo avanzar en el Ferrocarril hasta la boca del Cusulima, descender por el Morona y ocupar y dominar la línea extratétrica del Bajo Marañón y del Amazonas, cubriendo todos nuestros territorios de la banda septentrional desde el pie del Pongo de Manseriche hasta la frontera brasileña, y rechazando la invasión que nos viniese del Sur por cualquiera de los flancos de esa línea.

Porque hay que advertir que dos son los ferrocarriles peruanos proyectados al Oriente: *el de Paita á puerto Limón*, que á su paso por la falda de Chachapoyas, daría acceso al Marañón, por el Chuchungá, el Nieva y el Omasguas, tanto arriba como al pie de Manseriche; *y el de Cerro de Pasco hasta Pucallpa ó Masissea*, que daría entrada al Amazonas por el Ucayali, casi al frente de Iquitos. Comunicó el cable, hace algunos días, que la construcción del primer ferrocarril se ha encargado á un sindicato inglés; y para emprender los trabajos del segundo, cuyos planos deben acaso estar listos, cuenta el Gobierno con los fondos de su último empréstito de tres millones de libras esterlinas.—Pues á esta doble línea puede sin duda contraponerse la del Paute Morona, en combinación con la del río Santiago, que confluye en la base oriental de Alcoquiroy. Así, sea que se nos amagase sirviéndose del ferrocarril de Piura ó del de Cerro de Pasco, ó simultáneamente de ambos, la traslación y concentración de nuestros elementos de defensa sobre cualquiera de los puntos de la línea del



Marañón, podría operarse rápidamente de todos los parajes de la República. Las fuerzas de la provincia de Loja, entrando al Oriente por la garganta de Juntas (donde debe construirse y mantenerse una carretera expedita), se embarcarían en el Zamora y descenderían por él al Santiago; á la vez que, movilizándose las fuerzas del litoral por el ferrocarril de Chanchán, y las de las provincias del Norte por el de la meseta interandina, marcharían con las de Cañar y Cuenca (ciudad que puede ser la base general de operaciones), por la vía del Paute, para descender al Marañón por el Santiago ó por el Morona, en combinación con las fuerzas de Loja. Para ocupar otras posiciones convenientes, la táctica sabría aprovechar además del caño natural del Pusahaga, que 160 kilómetros arriba de la boca del Morona, comunica este río con el Pastaza y permite navegar del uno al otro, sin obstáculo ni interrupción;—del Bombonasa, afluente del último, que por un pequeño istmo ó varadero comunica con el Tunambo, tributario del Tigre;—del Pucacuro, afluente de éste, que por otro varadero comunica con el Aravela, tributario del Curaray, que desemboca en el Napo. Las lecciones de la experiencia no han de caer siempre en saco roto: recordemos que la falta de comunicación con los puntos de defensa, fué entre otras la causa generadora de nuestros desastres de Angoteros y Torres Causano.

La vía del Curaray es incapaz de prestar iguales servicios bajo el punto de vista militar.

que en la actualidad es el que debe preocuparnos de preferencia: situada inmensamente distante del Marañón, que es la verdadera línea extratáctica de ataque y de defensa, y limitada al pequeño ángulo que forma hacia la cabecera derecha del Napo, dejaría completamente descubiertos, indefensos y á merced del enemigo los vastos territorios del Sur, que se dilatan mucho más allá del Marañón, con su base en la frontera brasileña y su cabecera en la línea del Tungurahua, Sangay, Alcoquiro, Collay y Matanga, hasta las Juntas de Loja. La vía del Curaray, con relación á la defensa de nuestro patrimonio territorial del Oriente, sería pues un horroroso desengaño y un fracaso eternamente irreparable.

Ante este conjunto de consideraciones, no queda la menor duda ni cabe vacilarse en la elección: creo que económica, comercial, política y militarmente es preferible la vía Paute-Morona, para la solución del problema de nuestro Ferrocarril oriental. Juzgo además que esta elección y la construcción del Ferrocarril no admiten esperas, aplazamientos ó dilaciones.

Los Estados Unidos de América se hallan en el caso, ahora más que nunca, de apresurarse en la apertura del Canal interoceánico por el Istmo de Colón á Panamá. Si para llevar su engrandecimiento al apogeo de primera potencia mundial, propenden ellos á la hegemonía política y á la preponderancia comercial del Pacífico, donde han establecido ya puntos de apoyo con la compra de Alaska, la anexión de

Tejas, la conquista de Filipinas y la sesesión del Istmo; también el Japón, cuyo poder naval ha llegado hoy á la primera línea, aspira simultaneamente á la expansión comercial en la América del Sur y á dar salida al excedente de su población. Al propio tiempo que los Delegados americanos afianzaban y ampliaban en el Congreso Internacional de Río Janeiro, entre otros acuerdos, el del Ferrocarril al travez del continente y el de la Oficina de las Repúblicas de América, donde deben concentrarse y compilarse, bajo la Presidencia inamovible del Secretario de Estado de Washington, los datos estadísticos referentes al comercio, industrias, tratados, actos oficiales, etc., etc.; el Sr. Root recorría y visitaba personalmente las Naciones de Sud América, apreciando *de visu* la capacidad de sus elementos vitales y procurando grangearse su confianza y acercamiento, retardados antes, más que por motivos mercantiles, por el preconcepto del *imperialismo* Norteamericano, que desgraciadamente habrá aún de subsistir y prolongarse ante su reciente intervención militar en la vecina República de Cuba. El Japón, por su parte, ha establecido una línea de navegación de vapores mercantes entre Chile y el Perú, y se ocupa actualmente de estudiar otras plazas para extender esa línea á los puertos del Ecuador y de Colombia. Y con ocasión del conflicto que ha provocado últimamente la exclusión de los niños japoneses de las escuelas públicas de San Francisco de California, algunos escritores americanos no han disimulado la posibilidad de un rompimiento y de

que el Gabinete de Tokio dirigiese sus miras á las islas de Haway y Filipinas, que por la afinidad de la raza mongólica, por su proximidad, por la excelencia de sus territorios y la variedad de producciones, ofrecen estímulos múltiples y apreciables. De aquí la necesidad y la conveniencia, que cada vez más imperiosas sienten los Estados Unidos de abrir paso por el Istmo á su escuadra y naves mercantes, con el doble fin de consultar su seguridad y promover el desarrollo de sus vastos planes políticos y comerciales en el Pacífico.

La realización del Canal interoceánico envuelve también para las Naciones de la parte occidental de Sud-América, la solución del importante problema de la inmigración extranjera y de su colonización. Hasta ahora han aprovechado casi exclusivamente de este beneficio los países que demoran en las costas del Atlántico, favorecidas por la navegación directa, la distancia relativamente corta á Europa y la baratura de los pasajes. Son enormes las cifras de emigrantes para los Estados Unidos y Méjico; en la Argentina exceden de trescientos mil por año, y en el Brasil llegan hasta cuarenta mil, cuya mayor parte se encamina al floreciente Estado de San Paulo. Pero desde que se rompa el Istmo y se abra el canal, la corriente inmigratoria de Europa, á semejanza de las aguas que, vencido el obstáculo que las detiene, buscan naturalmente el cauce más expedito, se dirigirá espontáneamente á aquellos países del Pacífico que, con sus instituciones liberales, te-

rritorios extensos y fértiles, abundantes y ricos minerales, líneas ferroviarias y clima saludable, están brindando al capital, al trabajo y al hombre con amplias seguridades legales, pingües beneficios, fácil comunicación, libertad y bienestar.

En expectativa de la obra del canal y para el servicio y movilización de inmigrantes, en los parajes donde deben ocuparse ó formar centros de colonización, el Presidente de Chile ha recomendado al Congreso el proyecto de un Ferrocarril longitudinal; Bolivia despliega el mayor interés por el Ferrocarril que se está construyendo de Arica á la Paz; Colombia ha decretado que se abra un camino de herradura para el Putumayo, sin duda con el fin de utilizar la parte de arriba, comprendida entre ese río y el Caquetá, hasta la línea fronteriza de la boca de San Miguel á la del Ortegusa ó Eragua, que es la única que le corresponde; y el Perú, con indecible ahinco, recurre á empréstitos, contrata sindicatos, pone mano en la obra de los Ferrocarriles de Paíta al Marañón y de Pasco al Bajo-Ucayalí. . . . .

Ante esta aspiración unánime y este movimiento continental, que marcarán en el siglo XX la era del progreso Sud-Americano, como ha señalado la Historia en el siglo XIX la era de su independencia y autonomía, no podemos ni debemos consentir en quedar rezagados los ecuatorianos, siendo como somos poseedores de la *zona ecuatorial*, la más amena, fecunda, productiva y rica del planeta, que se extiende de

1°45' de latitud Norte á los 5° de latitud Sur, desde el Pacífico hasta la frontera brasileña, en los 83° 30', y 71° 30' de longitud W. de París, respectivamente. Fuera del Yapurá, el Putumayo, Napo, Tigre, Morona, Santiago, Chinchipe, Marañón y demás ríos navegables, que fertilizan la parte del Oriente de los Andes, bañan sus faldas occidentales, como en ningún otro de los países de la misma banda, los ríos navegables del Jubones, el Guayas, Chone, Muisne, Esmeraldas, Cayapas y Santiago, cada uno de estos, particularmente el segundo y el penúltimo, con una maravillosa red hidrográfica de afluentes, asimismo navegables á vapor y en embarcaciones menores. Reinan en ella todos los climas y remuneran el trabajo las más abundantes cosechas de todos los frutos del globo: cacao, shiringa, gutapercha, café, caña de azúcar, tabaco, algodón, tagua, arroz, canela, copaiva, trigo, maíz, patatas, lino, uvas, plátano, naranjas, piñas, etc., etc. Pastos naturales y lujuriosos convidan á la industria pecuaria en grande escala; y yacimientos de oro, plata, cobre, carbón de piedra, asfalto, mármol, kaolín, feldespato, en las provincias del Azuay, Loja, Guayas y Esmeraldas, y el diamantino del Santiago oriental, son otros tantos filones de inagotable y rica explotación. También nosotros, en esta hermosa zona, hemos de abrir las puertas á la inmigración extranjera y la hemos de dirigir á la colonización del Oriente ecuatoriano, llevando allá anticipada y resueltamente el Ferrocarril de la vía Paute-Morona.

De las líneas peruanas en proyecto, la de Cerro de Pasco, por Huánuco y Tingo-María hasta Pucalpa, puerto del bajo Ucayali, mide 600 kilómetros, con la gradiente media del tres y cuatro por ciento, según el informe del Ingeniero D. Fernando Carvajal publicado en el Boletín del Ministerio de Fomento, N<sup>o</sup> 6, año de 1906; y la de Paita, por Huarmaca y Bagua-Chica hasta Limón ó la boca del Omaguas, puerto del Marañón al pie del Pongo de Manserriche, alcanza á 663 kilómetros sin gradiente determinada, conforme al trazo preliminar del ingeniero von Hassel publicado en Lima en 1905.—Más en este punto, los elementos naturales se inclinan favorablemente al Ecuador, como si quisiesen proteger la causa de la justicia: la línea proyectada al Morona sólo tiene la extensión probable de 195 kilómetros 721 metros, y no llega ni á un tercio de ninguna de las dos preindicadas, que son las mejores del Perú. Las aguas del Paute nos han allanado previamente el formidable obstáculo de los Andes, abriéndose paso y excavando su cauce al ras de la base del enorme macizo de Alcoqui; y la feliz circunstancia de que la navegación á vapor, en toda época, por embarcaciones hasta de cien toneladas de capacidad y cinco pies de calado, comienza en la desembocadura del Cusulina, en los 79<sup>o</sup> 48' 36" de longitud W. de París, ha acortado considerablemente la distancia y reducido el costo de la construcción del Ferrocarril. No queda más dificultad de alguna consideración —porque alguna ha de haber en obras de esta clase—

que la que presenta el ramal orográfico que separa el Santiago del Morona; ramal cuya contextura geológica, ondulaciones y alturas hay que reconocer y estudiar prolijamente, para el trazo y seguimiento de una línea comfortable con las suaves pendientes hasta del dos por ciento, de la hoya del uno á la del otro de aquellos ríos. También el Perú tendrá que estudiar y superar entre tanto, respecto de la línea del Cerro de Pasco, las divisorias y cotas del Huallaga, Tingo-María y Aguaitia; y con relación á la línea de Paíta, los pasos de las cordilleras de Huarmaca y Huscarey, á 2.349 y 2.625 metros de elevación, respectivamente. Sobre estos datos y cálculos probables y el de que ambos Gobiernos empleen el capital necesario é igual diligencia, el Ecuador invertiría en su obra sólo un tercio ó á lo más la mitad del tiempo que el Perú en cualquiera de las suyas; y si este necesitase de doce años, á aquél le bastarían de cuatro á seis para llevar el Ferrocarril al Oriente y consagrarse sobre esta segura y rápida vía de comunicación, á las importantes labores de colonización y organización administrativa.

Mucho menor y acaso problemática sería la ventaja que consiguiésemos á este respecto con el Ferrocarril al Curaray, pues su línea de 561 kilómetros 110 metros es mucho mayor que la del Morona sólo de 195 kilómetros 721 metros, é indudablemente tendría que alargarse más á causa de las muchas divisorias que habría que atravesar hasta su término, en la boca de la Quebrada-Infiel. Debiendo, en efecto,



descender por la garganta del Salto de Agoyán á la hoya del Andoas, brazo derecho del Pastaza, iría á buscar la Quebrada-Infiel ó doblando inmediatamente en dirección á ella hacia el Norte, ó bajando por la hoya indicada hasta la boca del Andoas, para encaminarse de allí á la Quebrada-Infiel. Tendría por delante, en el primer caso, los ramales divisorios que separan el río Andoas del Bobonasa, el Bobonasa del Lliquino y éste de la naciente principal del Curaray, que arranca desde la reducción de Canelos; y en el segundo caso, aproximándose la línea al Mangosisa, afluente de la margen izquierda del Morona, en marcha de retroceso hacia el Sur, casi en un grado de latitud, tendría después que doblar hacia el Norte, pasando por los ramales interpuestos entre el Pastaza y el Chambira, afluente este del Tigre; entre el Chambira y el Pintoyaco, y entre éste y el Curaray. Por cualquiera de estos dos rumbos, más accidentados y ásperos que los peruanos de Cerro de Pasco y de Paita, es indubable que la línea del Ferrocarril al Curaray, con sus pliegues y repliegues, avances y retrocesos, tendría necesariamente que aumentar las unidades de su longitud, de su costo y de su tiempo de estudio y construcción.

Repetiré —pues no hay que olvidar— *que para el Ecuador es punto de necesidad y de conveniencia llevar su ferrocarril al Oriente y emprender su colonización antes que el Perú; porque si desgraciadamente se le anticipase este país, el Ecuador encontraría mayores elementos de resistencia y le sería sumamente difícil rein-*

*tegrarse en la posesión de la valiosa zona amazónica.*

No faltan personas honradas y de buena fe, que adhiriéndose tenazmente á la errónea idea de que los ferrocarriles sólo son buenos para los centros poblados, piensan que el del Oriente sería dispendioso é improductivo. Para los que así opinan y aún para los que apoyan la obra con su concurso activo y sus luces, no cerraré este escrito sin consignar algunos datos económicos concernientes á la hoya oriental.

La sección del Putumayo, engastada entre la divisoria del Napo y el Yapurá, tiene más ó menos según el Ingeniero von Hassel, 67.500 kilómetros cuadrados de superficie; y la sección del Napo, desde su divisoria con el Putumayo, hasta las nacientes del Pastaza, Tigre y Nanay —95.400 kilómetros cuadrados más ó menos. Por una atenta inspección de la respectiva carta geográfica, creo á la vez que la parte meridional, desde las nacientes del Napo hasta el Marañón, y que llamaré *la sección del Morona*, no es inferior á la del Putumayo y puede también calcularse en 67.500 kilómetros cuadrados, cifras éstas que sumadas con las anteriores, señalan al Oriente ecuatoriano la cantidad total de 230.400 kilómetros cuadrados de superficie. Sobre la base de una por diez kilómetros, el mismo von Hassel asigna á la sección del Putumayo 675.000 *estradas*, cada una de cien árboles de jebe, *weak fine* y caucho, que á razón de cinco kilos por árbol, producen anualmente 337'500.900 kilos.—Más considerando que, de

cuatro años á esta parte, la explotación empírica y destructora debe haber disminuido el rendimiento de los gomales, particularmente en la frecuentada sección del Napo, aun cuando no en las hoyas del Santiago y del Morona, donde la resistencia de los salvajes ha detenido la irrupción cauchera; puede estimarse, si se quiere, el mínimo de las futuras zafras anuales en un kilo por árbol. Sobre este pie y el del número total de 2'304.000 estradas, que corresponden á las tres secciones —septentrional del Putumayo, central del Napo y meridional del Morona, la futura producción total sería, pues, anualmente de 230'400.000 kilos de goma elástica.

De este número, sólo de los quince centavos por kilo de exportación, podría retirar el Estado la cantidad de \$ 34'560.000 por año, fuera de los impuestos adicionales á que se refieren los artículos 56, 58 y 59 de la Ley de Aduana. La obra del Ferrocarril al Oriente, de que dependen esta vasta explotación de los bosques gomeros y el desarrollo de otras industrias dirigidas al incremento de la riqueza pública y privada, ó sea la prosperidad financiera y económica del país, no merece por consiguiente el injusto título de *improductiva*.

Examinado así el asunto y señalada su importancia, atrévome ahora á proponer á Ud. Sr. Ministro, se digne encargar á una Comisión los estudios preliminares de la vía Paute-Morona, y disponer que al efecto se abra al Oriente una trocha de simple exploración. Los informes y planos de esta Comisión, compuesta de ingenie-

ros, geógrafos y geólogos competentes, servirá de base segura para que el próximo Congreso Nacional decida, si se ha de adoptar aquella nueva vía ó si ha de seguir el ferrocarril por la de Ambato-Curaray, cuyos trabajos deben hasta entonces suspenderse completamente.

En punto de tanta trascendencia no tienen ni pueden tener cabida las sugestiones egoístas del regionalismo. Yo espero así que mis conciudadanos, sin excepción de uno sólo, han de cooperar espontáneamente á la obra patriótica de la salvación del Oriente, ilustrando con sus luces, organizando centros adecuados y favoreciendo estos fines con el óbolo indispensable. No sería mucho si los afortunados ofrendasen una parte de sus caudales en el altar de la Patria, á quien todos todo lo debemos, ideales, sentimientos, energías, haberes y hasta la vida misma.

Acompaño un croquis del Ecuador y de la parte del Perú, donde estan indicadas con tinta roja las líneas de los ferrocarriles proyectados al Oriente.

Honroso me es aprovechar de esta oportunidad, para enviar á Ud. el testimonio de mi perfecta y distinguida consideración.

*E. Arévalo.*

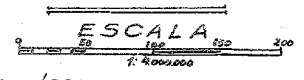
Al H. Sr. Ministro de lo Interior en el ramo de Obras Públicas.

Quito.

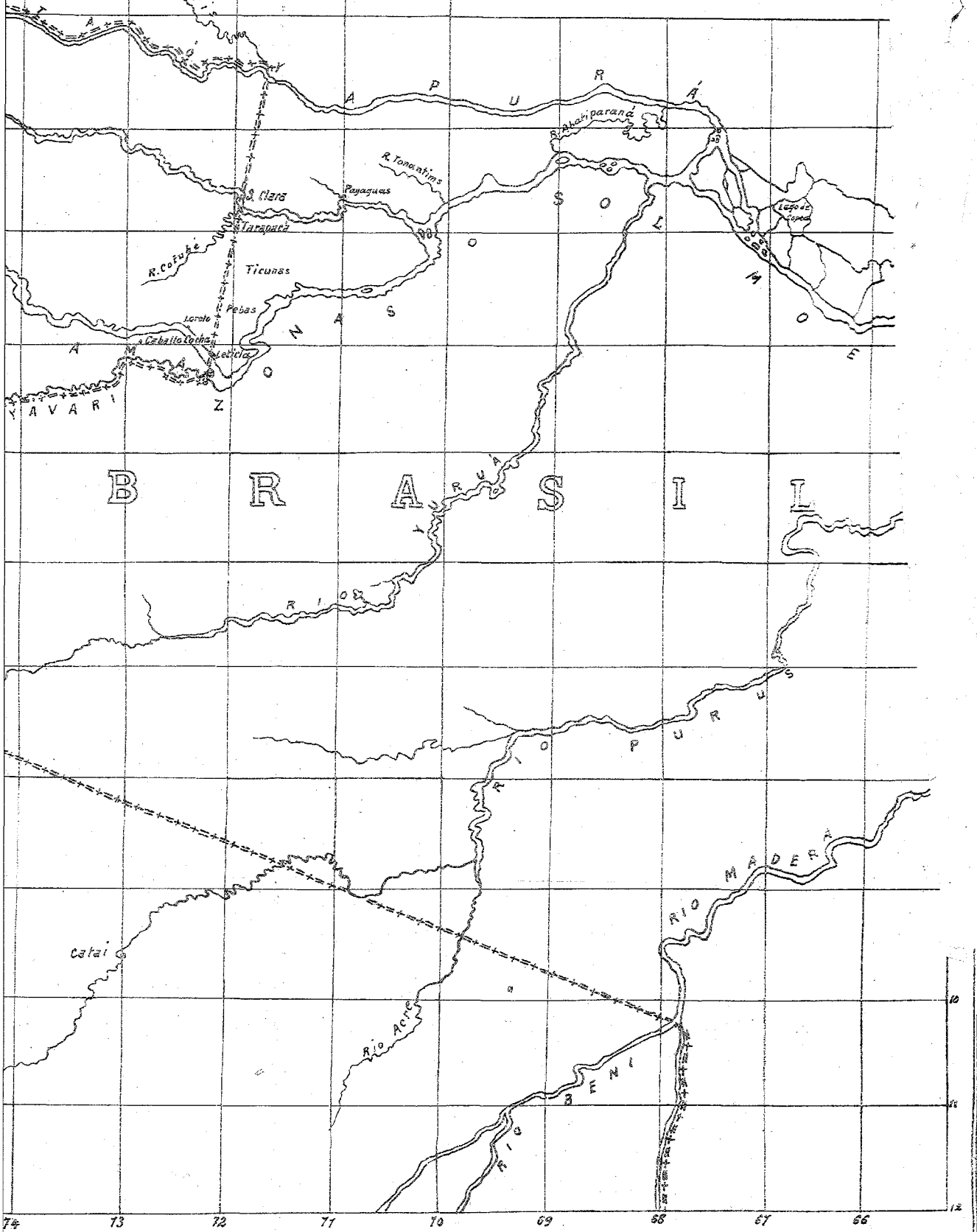
74 73 72 71 70 69 68 67 66

# CROQUIS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Ferrocarriles Ambato-Curaray y Paute-Morona en proyecto



Lineas internacionales   
 Ferrocarriles construidos   
 Ferrocarriles en proyecto



por el Sr. Teodoro Wolf



Trabajado por Carlos P. Cortes, Adjunto Civil, bajo la Dirección del Sr. Ministro Dr. Emilio Arevalo con arreglo al mapa del Ecuador en la parte occidental y a los mapas de Berthoud del Dr. Carlos Larrañaga y Correa y Jorge von Hossel en la parte oriental.