

CAMINOS AL ORIENTE

POR

LUIS A. MARTINEZ.



1903.

Imp. Comercial de Salvador R. Porras.

Embato.



CAMINOS AL ORIENTE.



Haremos una aclaración: no tenemos el menor interés personal en el asunto que hoy pone la pluma en nuestras manos, pues nunca hemos pensado en ir á buscar fortuna en el Oriente. Tampoco habla en nosotros el provincialismo, pasión mezquina cuando es exajerada. Más que ambateños, somos ecuatorianos, y como tales trataremos un asunto que hoy, más que nunca, es de trascendental importancia para el país.

Tras la cordillera Oriental de los Andes, se extiende un inmenso territorio, feraz en alto grado, surcado por grandes ríos y cubierto por doquiera de eternas selvas. Es el Ecuador del porvenir; pues más ó menos tarde, cuando la población de la meseta no alcance á sustentarse en ella, se desbordará por esas desiertas regiones en busca del pan, que la negará la ya exhausta tierra de la Cordillera. Allí donde hoy sólo se oye el rugido del tigre, ó el alarido del salvaje en guerra perpetua, se fundarán ciudades populosas, y los ruidos de la industria alegrarán la tierra. Todos los que han recorrido las apartadas regiones orientales, ponderan la inaudita feracidad del suelo y la magna belleza de sus ríos y selvas. Por desgracia no hay caminos para que el habitante del Ecuador civilizado, explote con la agricultura esa fertilidad y llegue á las orillas de esos bellísimos ríos. Estrechísimas sendas que serpean por dentro de los oscuros bosques, con la anchura ape-

nas suficiente para el pié, barrancos insondables á los que se descende haciendo peligrosa gimnasia, torrentes salvados sobre un estrecho palo, mares de lodo, en los cuales los viajeros se entierran comunmente hasta el pecho, he ahí los únicos caminos que hoy van desde los pueblos de la serranía, á la provincia oriental. Con esas vías la conquista pacífica de este nuevo El Dorado, es imposible; y más aún la conquista armada. El Perú, avanzando día á día sobre lo que constituye nuestro patrimonio, tiene facilidad relativa para éello. Pueblos grandes á orillas del Amazonas, lanchas á vapor para navegar en los ríos secundarios, población bastante numerosa repartida en sus orillas, y compañías de audaces caucheros, le permiten estos avances sin que los ecuatorianos podamos hacer otra cosa que protestar; pero ¡ay! por desgracia, con la protesta de los débiles. Ya es, pues, tiempo, y aun lo hemos perdido en criminal indolencia, ya es tiempo de preocuparnos seriamente de lo que será el patrimonio de nuestros hijos.

Hace pocos años que se ha despertado el interés por construir caminos al Oriente. Cada provincia interandina, quiere tener el suyo, y cada una lo preconiza como el mejor. El desideratum sería que estas ambiciones se realizaran; seis ó siete caminos buenos que nos pusieran en contacto no interrumpido con los principales ríos navegables del Oriente, nos harían dueños y señores, de hecho y de derecho, del territorio hoy disputado por la Nación peruana. Pero, doloroso es decirlo, nuestras fuerzas económicas no alcanzan para tanto. Queremos hacer una obra de titanes, siendo sólo hombres, queremos abarcar un cúmulo enorme de trabajo, para el cual no nos alcanzan los brazos, queremos hacer en un día lo que se podrá hacer en años, queremos suplir con entusiasmo, lo que nos niega la realidad.

Tenemos hoy día cuatro caminos en construcción: El de Papallacta, siguiendo la antigua senda que va desde ese pueblo de la provincia Pichincha á las orillas del Napo; el que sale de Latacunga, y que debe ir al mismo río; el de Baños en la provincia Tungurahua, que irá al Curaray ó al Pastaza, ó á los afluentes navegables de estos ríos, y el que sale de Riobamba por Macas, para ir al Morona ó al Pastaza. No sabemos si en Azuay ó Loja haya otros caminos que unan estas provincias del Sur, con el Santiago ó el Chinchipe. Analicemos las ventajas ó los inconvenientes de estas vías.

VIA PRIMERA: DE PAPALLACTA AL NAPO.

Desde que Gonzalo Pizarro, á raíz de la conquista del reino de Quito, quiso internarse en el Oriente para ir á la conquista del imaginario El Dorado, esta vía ha sido casi la única que han seguido los comerciantes, empleados de Gobierno, misioneros etc. que van al Oriente. Esta predilección no es razón para que sea la mejor ruta. Los conquistadores fueron por élla, y bastó eso para que otros y otros la siguieran sin preocuparse de buscar una más corta y racional. Saliendo de Quito hay que trasmontrar la alta cordillera de Guamaní, por un paso de más de cuatro mil metros sobre el mar, muchas ocasiones cubierto de nieve, y después el pueblo de Papallacta, hasta donde se puede ir á caballo, aunque el camino está muy lejos de tener las condiciones de los de herradura. Papallacta está á dos jornadas de Quito. De allí se sigue el viaje á pié por un verdadero laberinto de cuchillas y cañadas, salvando cordilleras altísimas unas veces y hundiéndose otras en profundísimas quebradas, con pendientes tan rápidas, que es indispensable en ciertos lugares descolgarse por las gigantescas lianas. Ríos innumerables hay que atravesar con el agua al pecho, ó por medio de puentes improvisados, hasta llegar al pueblo de Archidona, del cual todavía hay larga distancia al puerto sobre el Napo. Durante los meses de invierno, que son casi todos los del año en esta región boscosa, el viaje es casi imposible, pues las llanuras bajas son un mar de fango y los ríos invadeables. Cuando las circunstancias son favorables, hoy se emplean de Quito al puerto del Napo, doce y aun catorce días. Atentas las dificultades que hemos enumerado á la ligera, lo quebrado del terreno, la abundancia de ríos torrenciosos que hay que atravesar, la altura de Guamaní, que hay que salvar, la distancia misma de Quito al Napo, la construcción de una vía por esos lugares, vía estable y susceptible de ser trajinada en invierno y verano por caballerías, sería, si no impracticable, pues ya esta palabra no existe en la ingeniería moderna, pero sí de un enorme costo, costo que necesariamente aumentaría de año en año con los ingentes gastos de conservación.

Todo camino que salva las cordilleras, cuando éstas no son de suelo arenoso y sí turboso ó empantanado, no puede conservarse en buen estado si no se lo *macadaniza* ó empiedra, mejoras ambas demasiado costosas. Recordamos á este respecto que, hace algunos años, el Dr. Constantino Fernández, empren-

dedor ambateño, construyó un camino de herradura para ir de Ambato á Angamarca, atravesando los páramos de Casaguala. Sin embargo de haber sido la obra bastante bien construida, al medio año estaba inservible, pues el tráfico de acémilas, en un terreno esencialmente húmedo, convirtió toda en una vía impracticable.

En los llanos de aluvi6n las dificultades serán mayores todavía; pues allí los desagües serán costosísimos y el lastrado imposible. Haremos memoria que, en igualdad de circunstancias de terreno, y en clima menos húmedo, están construídos los caminos de nuestra Costa, inservibles durante todo el invierno. No creemos, pues, conveniente gastar en la vía de Papallacta centenares de miles de sures, porque sería dinero arrojado al mar. Hágase una trocha aceptable para marchar á pié, colóquense puentes de madera en los rios, evítense las cuevas demasiado agrias, y constrúyanse seis ú ocho tambos en los lugares donde terminan las jornadas; esto es factible y útil en las actuales circunstancias, para no dejar aislados á Baeza, Archidona y otros caseríos que hoy son los únicos representantes de la nacionalidad ecuatoriana en esos desiertos.

VIA DE LATACUNGA AL NAPO.

Largo tiempo han venido solicitando los habitantes de León, la apertura de este camino, asegurando ser la vía más corta para unir el Ecuador andino con la región oriental. Muchas fábulas circulaban á este respecto: ya era un indio que había salido del Napo á llevar vino para los jesuitas de la misión, empleando un día en el viaje; ya un cascarillero que aseguraba haber hecho día y medio por un camino por él sólo conocido; ya era un tal Arturo, colombiano, que ofrecía construir un camino por el cual se tardaría dos días en ir al puerto del Napo. El entusiasmo, disculpable por cierto, hacía ver en estas enormes exajeraciones, si no la absoluta verdad, pero sí algo muy halagüeño. Con estas ideas preconcebidas, celebróse el contrato Fierro, para abrir una trocha y ver por élla, si el soñado camino era tan corto como todos lo aseguraban. El informe que el ingeniero Flor dió sobre el trabajo de Fierro, fresco está aun en la memoria de los ecuatorianos. Por él se ve que la tan decantada vía es un absurdo, á lo menos por donde la trazó Fierro. Sin embargo, por una ceguera inexplicable, ó por otro motivo que hoy no viene al caso

dilucidarlo, el Gobierno celebró un contrato con el General Franco, para la apertura del camino, mediante un precio que tenía, naturalmente, que ser exorbitante; y declarándose además, que la obra era de carácter nacional. No entraremos en disquisiciones políticas y partidaristas, y tratemos sólo de dilucidar estos problemas: ¿Es factible la construcción de este camino? ¿Es la mejor vía para el Oriente? ¿A qué determinado lugar se dirige? ¿Reportará á la provincia de León y al resto de la República los inmensos beneficios que algunos creen?

Posibilidad de la vía.—Lo hemos dicho antes: todo camino es posible de construirse; pero hay que ver si lo que se gasta en hacerlo guarda relación con los beneficios obtenidos por la agricultura, la industria y el comercio del país. El contratado con el Gral. Franco, costará hasta concluirlo, si es que algún día se lo concluye, casi un millón de sucres. ¿Tiene el país ese dinero, para invertirlo en una obra que no durará ni dos años en buen estado, si no se gastan doscientos mil más en repararla de continuo? El Crnl. Fierro aseguró que por su trocha, sin embargo de ir en línea recta, sin dar la debida pendiente para un camino de herradura, tardan cinco días para hacer el viaje al Napo. Nadie ha probado si es ó no verdad lo aseverado; caso de serlo, ya tendríamos lo menos 200 kilómetros de distancia, computándose cada jornada en cuarenta kilómetros. De una manera exacta nadie lo sabe, pues Fierro no midió su trabajo, ni se ciñó, según el ingeniero Flor, á ninguna de las más triviales reglas que se observan en estos casos. Si á los 200 kilómetros apuntados agregamos los necesarios para las curvas y desarrollo de pendientes de un camino de herradura, tendremos más ó menos 220 kilómetros. A esto han venido á parar los viajes de Arturo, el cascarillero, etc.

¿Es la mejor vía para el Oriente?—De ninguna manera: es talvez la peor. Vamos á probarlo.—A pequeña distancia de Latacunga principia el páramo de Langoa, uno de los más fríos y solitarios del Ecuador; pues por sus condiciones climáticas es incultivable y deshabitado. El suelo es sumamente pantanoso y en muchos lugares impracticable aún para el indio que marcha á pie. El páramo tiene algo más de 80 kilómetros de ancho, pues precisamente es el lomo más extenso de la cordillera Oriental en el Ecuador. El proyectado camino atravieza toda esa extensión, por consiguiente se construirá sobre suelos pantanosos ó disgregables, formándose con el menor aguacero un mar de fango intransitable. Esas 16 ó 18 leguas de vía cons-

truída en un suelo incultivable é inhabitable por tanto, ¿qué objeto tienen? ¿pagarán de alguna manera los miles de sucos que percibirá el contratista por la obra? El páramo de Langoa tiene fama de ser abundante de cacería, pero no vale la pena de gastar tanto para ir à coger allí algunos venados.

Concluído el páramo, viene un intrincadísimo sistema de cordilleras secundarias, algo como un riñón de cerros, cuchillas, precipicios y torrentes. Este áspero y quebrado territorio, ¿tendrá alguna vez porvenir agrícola ó industrial? Por este caos irá seguramente el proyectado camino, volando con dinamita las muchísimas rocas, hundiéndose en las fangosas playas, trepando cerros hasta salir ¿á dónde? preguntamos, ¿al Napo? No puede ser; pues la casualidad no ha de hacer el viaje de Arturo ó del yumbo, porque, repetimos, el camino en construcción no tiene rumbo conocido y concreto. Saldrá al Napo, aun cuando dé mil vueltas y revueltas. Va al Napo á ciegas, y allá llegará, aun cuando la vía tenga 500 kilómetros, y la Nación haya gastado dos ó tres millones. ¡Qué rico país es el Ecuador!

¿Concluído el camido vendrá la riqueza á la provincia de León? Vendrá, no hay duda, después de muchos años, cuando la conservación del camino haya costado millones, cuando los locos vayan à meterse en esas inmensas selvas, á 40 ó 50 leguas de todo mercado, para cultivar caña dulce y café y hacer así competencia al azúcar y al alcohol que nos vengan de la Costa por el trén, en un día de camino. ¿Cacao, la pepa de oro? El cacao se cosecha en regiones muy distantes, y sacarlo á lomo de mula de 50 ó más leguas, para exportarlo por Guayaquil? . . .

A dos días de Latacunga, y, al haber camino bueno, á úno, están las magníficas selvas occidentales: allí hay cacao, caucho, mercado inmediato, ríos navegables; los vapores, en invierno, suben hasta el pié de la cordillera; el aguardiente de caña, está cerca de las poblaciones que lo consumen, éstas son numerosas y en las que se encuentran los artículos necesarios para la vida; y con todo, ¿por qué esas mil ventajas que no tienen las lejanas regiones orientales, no han hecho la riqueza de León, Tungurahua y Bolívar? ¿Por qué no progresan las haciendas occidentales en el grado de esperarse, atentas las circunstancias arriba apuntadas? Porque el flete en acémilas, aun cuando la distancia sea relativamente corta, es muy subido; y lo es, porque el paso de los páramos siempre es difícil y sujeto á contratiempos y penalidades.

¿Conoce alguno las minas tan cacareadas? Casi todos los ríos orientales arrastran oro; pero de esto, á ser negocio pingüe, hay inmenso trecho. El oro no se coge como la cebada; la explotación de los lavaderos, si no son excepcionalmente ricos, es muy difícil y requiere grandes capitales; testigos de esto son los lavaderos de Esmeraldas, que aun cuando son ricos y cuentan con fuerte capital para explotarlos, no han dado las riquezas prometidas. El cristal de roca, que algunos señalan como fuente de riqueza, no vale lo que cuesta, y menos aún los artículos de la larga lista que acostumbran enumerar; ó la cal, ó las *guabas* que dice haber encontrado Fierro en su viaje. Deseamos por patriotismo que nuestros cálculos salgan fallidos, y vencido nuestro pesimismo. Seremos los primeros en alegrarnos si el camino que se hace actualmente de Latacunga al Napo, á costa de tantísimo dinero, llena las esperanzas de los latacungueños.

VIA DE RIOBAMBA A MACAS.

Tiene casi todos los inconvenientes de las dos anteriores. Atraviesa asimismo cordilleras muy altas y cae muy lejos de la mejor parte del Oriente, que es la hoya del río Napo. Sin embargo, existen algunos caseríos hasta Macas, que en ningún caso conviene abandonarlos; antes sería de desear se mejore el camino en lo que se pueda, hasta llegar á mejores días, en que con más recursos se haga una buena y sólida vía para unir Riobamba con el Morona ó el Pastaza.

VIA DE BAÑOS.

La misma naturaleza la indica como la mejor para la construcción de un buen camino de herradura, y como la única posible para hacer una línea férrea que vaya al Oriente. El Pastaza, recogiendo las aguas de las hoyas interandinas de tres provincias, se abre paso hacia el Oriente, rompiendo la cordillera oriental, y dejando un valle profundísimo. Seguir el curso del Pastaza, que tan maravillosamente ha vencido el obstáculo, he ahí el problema. No se asciende á ningún páramo desierto y helado, pues el punto más alto del camino es Vargaspamba, colina sobre el pueblo de Chumaquí, á menos de tres mil metros sobre el nivel del mar. De Ambato á Baños hay diez leguas de buen camino, atravesando una región muy poblada y feraz; los viajes no son interrumpidos nunca por ne-

vazones ni aguaceros. Baños está situado ya en tierra caliente, con sus cultivos de caña dulce, plátanos y huertas frutales; pueblo grande, bien poblado, con los recursos para la vida, gozando de un clima delicioso, sano como ningún otro de la República, y con aguas termales de merecida fama. A una legua de Baños se atraviesa el caudaloso Pastaza por un magnífico puente. Desde allí el camino sigue la orilla izquierda del río, por un terreno sólido, indestructible con las influencias atmosféricas, pues todo es roca viva. Esta parte, la más difícil de construirse está casi concluida. El río Topo está á siete leguas de Baños, y en toda esa extensión hay haciendas cultivadas, y otras que antes lo fueron, pero que se abandonaron por falta de buen camino. Pasando el río Topo, se asciende la pequeña y tendida colina de Abitahua (1.650 mts.), última estribación de la cordillera, y se baja á la admirable planicie de Barrancas, lugar que en lo porvenir puede sustentar una gran ciudad, ya sea por su orientación, ya por la bondad de su clima, ya por la feracidad de sus inmensos terrenos. De Barrancas se puede elegir camino: siguiendo la falda de la cordillera de Castañas para salir al Villano ó al Curaray, ambos navegables, afluentes del Napo, ó al río Bobonaza, á orillas del cual se encuentra Canelos. El Bobonaza, como es sabido, es río navegable hasta el pie de la cordillera y es afluente del Pastaza. *Todo el camino que va al Villano, puede ir sobre suelo sólido, y con pendientes propias aun para carretera. Las distancias se han medido, y se encuentra que al Villano ó al Curaray, en su parte navegable, hay treinta leguas desde Ambato. Es decir, de esta ciudad, ó de Latacunga ó de Riobamba se puede ir en dos y media jornadas cortas á un puerto en río navegable, afluente del caudaloso Napo. Las distancias al Bobonaza no se han medido, pero creemos son más ó menos iguales. He aquí descompuestas esas distancias:*

De Ambato á Baños	10 leguas
De Baños al Topo	7 "
Del Topo á Barrancas	6 "
De Barrancas al Villano	7 "
<hr/>	
Total	30 leguas

De Riobamba á Baños hay casi la misma distancia que de Ambato, y Latacunga dista de Baños, por Pillaro y Patate, doce leguas. Suponemos que les es más ventajoso á los latakun-

guenos, y aún más cómodo hacer este viaje por territorio habitado, que recorrer las 16 leguas del desierto páramo de Langoa. Hablan pues, los números y no las ilusiones.

Hay algo más importante y que deben tener presente los encargados de la cosa pública: la soberanía nacional en estas apartadas regiones. El camino de Baños desemboca al centro del Oriente; la vigilancia de las hoyas del Napo y del Pastaza, hoy por hoy las más disputadas por los peruanos, se hará con relativa facilidad. Poner, el día que haya necesidad de hacerlo, tres ó cuatro mil hombres, con cañones y parque, en las orillas del Napo ó del Pastaza, parece un absurdo; por la vía de Baños, será una realidad, sin temor de contingencia alguna; pues víveres y recursos de toda clase, los recibirán con facilidad y rapidez, de las poblaciones del interior. ¿Puede hacerse lo mismo por las vías de Langoa ó Papallacta? Basta esta consideración para que el Gobierno del Ecuador, ponga á disposición los medios conducentes á la pronta conclusión de una obra tan patriótica.

Los latacungueños ó riobambeños, desean trabajar en el Oriente? pues allí están los millones de cuadras baldías de Barracas, Abitahua, Canelos etc.; hay terreno sobrante para todos los hombres que quieran fundar establecimientos agrícolas en esta rica región, siendo más fácil ir á esos lugares y sacar los productos, que pasar las 16 leguas de páramo, y otras tantas despenaderos, necesarias para ir al Dorado del Crnl. Fierro.

Los recursos con que ahora se quiere construir el camino son irrisorios. ¡Diez y siete mil sucres anuales! Con esta pequeña suma, ¿será posible concluirlo? ¿qué duda tiene! concluirse dentro de 20 años, cuando los peruanos hayan puesto su frontera al pie de la cordillera; cuando los ecuatorianos vayamos palpado que los protocolos internacionales, son letra muerta, cuando se hayan botado muchos millones en obras, no inútiles, á lo menos de muy relativa importancia.

Un buen camino al Oriente, no beneficia á la provincia de la cual parte; beneficia á todas las demás; téngase esto presente. Escogítense medios que produzcan recursos suficientes, para concluirlo en dos ó tres años; declárese obra nacional, y como tal, constrúyase. Quiere favorecersele á alguien cediéndole la construcción por contrato? favorézcaselo, en buena hora; pues, hágase el milagro y hágalo el diablo; pero no arrojen al mar los miles de sucres, que no es otra cosa, que la construcción del camino por Langoa. Si los recursos del p

fueran abundantes, ya lo hemos dicho arriba, sería tolerable gastar en obras de dudoso buen éxito, pero ahora, mal que nos pese declararlo, somos pobres, muy pobres.

Falta pocos meses para la reunión del congreso; ojalá los señores Diputados mediten y resuelvan sobre asunto de tan trascendental importancia. Olviden por un momento que son quiteños, ambateños, latacungueños etc., para ser ecuatorianos. Con *política* y partidarismo, no se resuelven los problemas internacionales y económicos; con palabras, no hemos de salir de nuestra pobreza y abatimiento; ni con protocolos y reclamos, hemos de lograr la amplia posesión de nuestro patrimonio en el Oriente. Caminos buenos, para ir allá, es lo que necesitamos; caminos que sean transitados en toda época, y que permitan trasladarse en tres ó cuatro días á lo sumo, á las orillas de los ríos navegables; caminos que desde su principio sean útiles, atravesando zonas pobladas y fecundas, y no desiertos incultivables. Caminos que sirvan para conducir económicamente los productos de tierra caliente á la fría y viceversa. Si no se hacen así, más vale dejar las cosas en su antiguo estado, evitando gastar nuestros pequeños recursos, en caminos buenos sólo para ir á cazar venados.

Luis A. Martínez.

Abril 1903.

