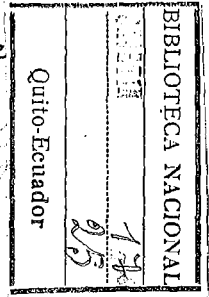


1898

Biblioteca
EXPOSICION

E-38-
JUNY

DE LA



Junta del Ferrocarril

DE

QUITO A ESMERALDAS



QUITO - ECUADOR

Imprenta y Encuadernación Nacionales

1916

Órvido del Ministerio de lo Inte-
rior 1.916

EXPOSICION

DE LA

Junta del Ferrocarril de Quito a Esmeraldas



La Junta del Ferrocarril de Quito a Esmeraldas ha procurado que fuesen conocidos del público todos los hechos de alguna importancia, relacionados con la obra; mas como, a pesar de eso, informaciones y apreciaciones inexactas han suscitado últimamente desconfianzas y temores que pudieran ejercer alguna influencia desfavorable en el éxito de la obra, y hacer desmayar el entusiasmo con que todos los ecuatorianos deben cooperar a la realización de ella, considera necesario presentar al público el siguiente resumen de su actuación en el asunto.

La Ley de 5 de Octubre de 1915 descentralizó los fondos del Ferrocarril, y asoció al Gobierno una Junta compuesta de un delegado

por cada una de las cuatro provincias del Norte, elegido por los Concejos de las respectivas capitales.

No era Junta de ingenieros, que, como tales, debieran estudiar y resolver los problemas técnicos, concernientes a la obra: su misión era dar a ésta el mayor impulso posible, procurar su buena organización y administración, y arbitrar los medios más adecuados de realizarla. Debía, sin embargo, intervenir en la resolución de ciertos puntos importantísimos de ingeniería, al par que económicos, como el de la ruta que convenía adoptar para la línea férrea; ¿y, qué le tocaba hacer para llegar a esta resolución?

El Gobierno había organizado la Dirección de Obras Públicas con Ingenieros competentes, y además, tenía en ella un Consultor técnico, venido de Alemania con muy serias y respetables recomendaciones. Podía, por tanto, la Junta confiar a esa oficina la determinación de aquellos puntos, dilucidados ya algún tanto, con motivo de otros proyectos ferrocarrileros anteriores.

Quiso, empero, abundar en precauciones, en materia tan sustancial; y formó dos comisiones de ingenieros que recorriesen prolijamente toda la zona en la cual cabía alguna posibilidad de localizar la línea férrea. La una comisión se compuso de los Sres. K. Rintelen, G. Noroña y J. Gómez Gault; y como el Sr. Dn. Rafael Dávila manifestase al Ministerio de Obras Públicas deseo de prestar también sus servicios en esos estudios, se le agregó a la comisión. La otra se formó con los Sres. W. C. Simmons, José I. Vela y Carlos Egas Valdivieso.

Cada una de las comisiones recorrió en diversas direcciones toda aquella Zona, comprendida entre estas líneas: Quito, El Inga, Pifo, Quinche, Cayambe, Pesillo, Zuleta e Ibarra, por el lado oriental; Quito, Tanlahua, Perucho, San José de Minas, Otavalo e Ibarra, por el occidental; y presentaron sus informes, determinando los distintos trayectos recorridos; y las observaciones técnicas hechas para consultar las posibilidades de la obra; las ventajas o inconvenientes de cada vía con relación a las otras; y hasta el número de habitantes de los pueblos del tránsito, sus industrias especiales, el desarrollo de que eran susceptibles, y otros datos económicos y estadísticos que debían también tenerse en cuenta para la elección definitiva de la ruta.

Mas, en cuanto a la línea preferible, las comisiones estuvieron, en parte, discrepantes: los Sres. Rintelen, Dávila y Noroña consideraron más ventajosa, por ciertos respectos, la occidental, que saliendo de Quito por Cotacollao, tocase en Pomasqui, San Antonio, la Providencia, Guailabamba, Otón, Cayambe, Cajas e Ibarra. La comisión de los Sres. Simons, Vela y Egas se decidió por la línea Oriental, que, saliendo de Quito por el Egido o Chimbacalle u otro punto intermedio, siguiese por Guápulo, Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Yaruquí, el Quinche, Otón, Cayambe, Cajas e Ibarra.

El Ingeniero señor Gómez Gault, separándose del señor Rintelen y sus demás compañeros, declaró que entre Quito e Ibarra no cabían sino dos líneas aceptables, a saber: la de Chimbacalle, Tumbaco, Puembo, Yaruquí, el Quinche, Otón y Cayambe; y la del Ejido,

Cotocollao, Calderón, confluencia de los ríos Pisque y Guailabamba, Tanda y Tabacundo; y haciendo una comparación minuciosa de las ventajas y desventajas relativas, ya para la construcción, ya para la explotación, recomendó como preferible la primera, la oriental de Chimbacalle, Tumbaco, Puembo, Yaruquí, el Quinche, Otón y Cayambe.

En vista de esa diversidad de pareceres y de lo grave y trascendental del asunto, la Junta nombró una comisión dirimente, compuesta de los señores Ingenieros Héctor Dueñas, Director de Obras Públicas, y W. G. Fox, quienes, después de hacer los correspondientes estudios comparativos, declararon también evidentemente y por todos conceptos preferible la línea oriental; advirtiendo que los estudios más prolijos de localización podían sugerir ciertas modificaciones en los detalles.

Con esto debía darse por terminada la cuestión de preferencia entre la línea oriental y la occidental; mas como a la sazón llegaba el Ingeniero en Jefe de la casa constructora, y se observase en la Junta que aquella casa podría más tarde tratar de exonerarse de alguna responsabilidad, alegando que la ruta había sido elegida sin su intervención, resolvió la Junta formar una cuarta comisión, conferida al mencionado Ingeniero en Jefe Sr. R. Wulckow, quien, concretando especialmente sus estudios comparativos a las dos líneas recomendadas por las primeras comisiones, se adhirió también al parecer de que era preferible la oriental.

Resultó, por tanto, que esta línea tenía en su favor la opinión:

1º De la comisión del Sr. Simmons y sus compañeros;

2º Del Sr. Gómez Gault, miembro de la otra comisión;

3º De la comisión dirimente de los Sres. Fox y Dueñas;

4º Del Ingeniero en Jefe de la casa constructora.

Y como, además, se sabía que, tanto la comisión científica del ferrocarril panamericano, como la que organizó el señor A. Harman, como Presidente de la Compañía del ferrocarril del Sur, cuando se trató de prolongar hasta Ibarra dicho ferrocarril, eligieron también la línea oriental, la Junta consideró suficientemente dilucidado este punto, y decidió que se adoptara esa línea para el ferrocarril y se comenzasen los respectivos estudios preliminares. (*)

La más prudente precaución no podía aconsejar otra cosa; y ni a los mismos ingenieros se les ocurrió entonces advertir que esa resolución era prematura o que se necesitaban todavía más amplios y prolijos estudios.

Resuelto así ese primer problema, presentóse otro: el del punto de partida del ferrocarril. A este respecto las comisiones habían indicado, ya el Egido de Quito, ya Chimbacalle, ya algún punto intermedio de la ciudad; y la Junta estuvo al principio inclinada en favor de la

(*) Entre las varias líneas que se estudiaron, la comisión presidida por el Sr. Rintelen recomendó también, aunque en segundo lugar, la línea oriental.

primera indicación, porque parecía más natural para la salida hacia el Norte; y porque deseaba a todo trance ahorrar distancia y gastos en la obra. Mas, meditando y discutiendo detenidamente sobre este punto, hubo de resignarse a dar la preferencia a Chimbacalle, teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

1^a Que por el Sur debían venir, casi en su totalidad, los materiales, equipos, máquinas, herramientas, locomotoras y muchos otros elementos; y su transporte de Chimbacalle al Egido demandaría gastos, dilaciones y dificultades considerables;

2^a Que si bien para ese transporte podía utilizarse, en gran parte, el tranvía, no era prudente sujetarse a esa necesidad imprescindible, que podía ser bien explotada por los dueños de la empresa;

3^a Que debiendo tenerse en cuenta, no simplemente las necesidades de la construcción, sino las del tráfico, en la inteligencia de que la nueva vía debía relacionar, sin solución de continuidad, las provincias del Norte con las del Sur; no era razonable, no era patriótico dejar las vías férreas nacionales ligadas perpetua e indefinidamente a la servidumbre de necesitar de la Compañía de tranvías, para pasar del un ferrocarril al otro, soportando los gastos e incomodidades que esos cambios producen;

4^a Que lo más racional era que las dichas vías nacionales estuviesen entre sí conexas, y tuviesen, como en casi todas partes se observa, un centro común de llegada y salida;

5^a Que si bien la Compañía del ferrocarril del Sur está obligada, según su contrato, a po-

ner la estación principal de Quito en un lugar más central que Chimbacalle, ella disputa esa obligación, y quien sabe si algún día se la compela a cumplir;

6ª Que aún en ese favorable evento, la mencionada Compañía no podría ser obligada a avanzar hasta el Egido, a no ser por un nuevo contrato y con aumento enorme de gastos para la Nación;

7ª Que colocada la estación de dicho ferrocarril en la «Avenida 24 de Mayo» o en otro lugar más o menos próximo a Chimbacalle—como probablemente sucederá,—no sería posible salir de allí al Egido por la ciudad, sin un considerable gasto de expropiaciones y obras de arte; y

8ª Que en la misma probable hipótesis la salida más fácil y menos costosa, así para el Sur como para el Norte, sería por Chimbacalle.

Obligada por estas observaciones, la Junta y no el Gobierno ni la Dirección de Obras Públicas—resolvió definitivamente que sea Chimbacalle el punto de partida del ferrocarril del Norte.

Puede, tal vez, la Junta haber errado en esto y en cualquiera otra cosa, porque no es ni se pretende infalible; pero ese error no se ha demostrado todavía, y ella ha hecho cuanto estaba a sus alcances para ilustrar su criterio y consultar del mejor modo posible los intereses del país. No ha tenido sesiones secretas, ni ha habido nada de misterio en el asunto; y el Gobierno no ha resuelto cosa alguna de importancia a ese respecto, sin consultar a la Junta. Esta es la verdad; y las actas están a disposición de cualquiera que desee examinarlas.

Decididas las dos primeras cuestiones, esto es, elegida la Zona oriental y la salida por Chimbacalle, restaba señalar la dirección que debía llevar la línea, dentro de aquella Zona; y en cuanto a eso, se presentaban a la consideración de la Junta cuatro posibilidades: primera, por las laderas y pendientes del Machángara, hacia Guápulo, Cumbayá, Tumbaco, etc.; segunda, por Puengasí, Conocoto, Alangasí, Pifo, etc.; tercera, por Puengasí, Conocoto, Guangopolo, Tumbaco, etc.; cuarta, por Puengasí, Cumbayá, Tumbaco, etc.

La primera dirección pareció en extremo difícil y costosa, sobre todo en el trayecto de Chimbacalle a Guápulo y Cumbayá; y para las otras tres, Puengasí era punto obligado e ineludible, según expresa declaración del Ingeniero en Jefe y del Director de Obras Públicas, exigida por la Junta. En consecuencia, y no pudiendo haber vacilación a este respecto, la Junta dispuso que comenzaran los trabajos de construcción de Chimbacalle a Puengasí.

De Puengasí para adelante había que buscar lo mejor, dentro de las indicaciones generales de las comisiones, ya por longitud, ya por las facilidades del terreno, por las obras de arte necesarias, por los beneficios de la obra para las poblaciones intermedias, etc., etc.; y se dispuso que el personal de Ingenieros de la casa constructora, siguiera haciendo las respectivas observaciones y estudios, teniendo presente los practicados antes por las comisiones, y todos los demás datos que pudieran contribuir al acierto de la determinación y al buen éxito de la obra.

En esos estudios se ocupan los mencionados Ingenieros; y aunque se manifiestan convenci-

dos de que, por muchos motivos, es más ventajosa la línea de Puengasí, Cumbayá, Tumbaco, Puembo, etc., la Junta no ha expedido todavía su resolución, ni la Dirección de Obras Públicas su informe; y los estudios y observaciones continúan.

¿En qué puede consistir, pues, el temido fracaso de la obra, el derroche de los fondos, &c, con que se ha pretendido alarmar la conciencia pública?....

Al darse principio a la construcción, en el trayecto de Chimbacalle a Puengasí, la Junta recomendó al Ingeniero en Jefe de la casa constructora que ocupase en el puesto más alto que fuera posible al Sr. Simmons, de cuya competencia e idoneidad había llegado a tener alto concepto; y así sucedió; más, después de haberse avanzado bastante en la obra, con intervención de este señor, ocurrió algún desacuerdo entre él y el ingeniero en jefe; y entonces, el Sr. Simmons, separándose de su cargo, dirigió un oficio a la Junta, en que criticaba la obra en términos desfavorables y hasta duros.

La Junta llamó entonces, al Sr. Simmons, y le interrogó verbalmente, ya sobre los motivos o fundamentos de esas apreciaciones, ya sobre aquello que, en concepto de dicho señor, debiera hacerse, en lugar de lo que se estaba haciendo. Mas las contestaciones del Sr. Simmons se redujeron, en sustancia, a que él no tenía datos fijos para emitir un juicio definitivo, y que lo que podía criticar era el procederse a la construcción antes de realizar más amplios y minuciosos estudios.

La Junta le pidió con insistencia que, caso de conceptuar equivocada la línea que se estaba siguiendo, indicara cuál era, en su concepto, la preferible; y el Sr. Simmons manifestó que estimaba preferible la de Chimbacalle, Guápulo, Cumbayá, &, agregando siempre que para decirlo con plena convicción necesitaba estudios largos y prolijos.

Este reparo del Sr. Simmons habría sido muy oportuno, antes de que, considerándose, en virtud de las indicaciones técnicas, punto obligado, Puengasí, se resolviese comenzar los trabajos de construcción desde Chimbacalle hasta ese punto. Sin embargo, la Junta nombró una comisión para que informara respecto de lo expresado por dicho señor; y cuando la mayoría de la comisión presentó el informe, en el sentido de que no encontraba suficiente fundamento para suspender los trabajos ni menos para abandonarlos, (informe que fué aprobado por la Junta) el Sr. Rafael Dávila, miembro de la comisión, no suscribió el informe, y expresó que, separándose de la comisión, y si era necesario, de la Junta misma, quería proponer una línea diversa de todas las discutidas antes; que consignaba (como en efecto consignó), en dos cheques, la cantidad de dos mil sucres, que la perdería si resultaba inadmisiblesu indicación, pero que, en caso contrario, se le adjudicaran, como remuneración y para los fines que le conviniesen, los cuatro kilómetros que estaban ya trabajados, y además el cinco por ciento de la economía que, a juicio de peritos, pudiera obtenerse por efecto de su indicación, en toda la línea.

La Junta resolvió que no podía considerar ni admitir esa clase de propuestas, de nadie,

muy menos de un miembro de ella; pero que excitaba el patriotismo del Sr. Dávila, a fin de que diera a conocer su idea, en la inteligencia de que, si resultaba provechosa para la obra, la Junta le remuneraría equitativamente.

Volvió el Sr. Dávila, que había salido mientras se consideraba su propuesta; y acogiendo la insinuación de la Junta, explicó someramente en un croquis, cuál era — en la zona occidental — el trazado que consideraba preferible, diverso del recomendado antes por él, en la comisión presidida por el Sr. Rintelen.

Al propio tiempo, habíase sometido a la consideración de la Junta la indicación del ingeniero nacional Sr. Lino María Flor, respecto de otra línea diversa de la del Sr. Dávila y de las demás que, como aceptables, habían sido recomendadas y discutidas por las comisiones.

Estas dos indicaciones habrían sido dignas, no sólo de atención, sino de aplauso, si se hubieran hecho oportunamente, cuando en los meses de Marzo y Abril se nombraban las comisiones, y practicaban éstas los estudios, y se publicaban los informes, y se trataba de dirimir los puntos de desacuerdo, por medio de otras comisiones, & mas no cuando, terminada ya esa pública y prolija discusión, se había adoptado una resolución definitiva y dado principio a los trabajos.

La Junta, sin embargo, resolvió hacer practicar el reconocimiento de las líneas indicadas por esos señores; primero, porque esa gestión no le imponía ningún gasto apreciable; ni suspensión de la obra ni otra dificultad; segundo, porque el resultado podía servirle, como le sirvió efectivamente, para afirmar

más su convicción de lo acertado y conveniente de la resolución adoptada; tercero, porque en la hipótesis de resultar evidentemente preferible alguna de esas nuevas líneas, y ser las ventajas de tal naturaleza que compensaran los gastos hechos y los demás inconvenientes de abandonar un trabajo ya comenzado, justo y racional habría sido adoptar esta medida, como es en todo caso, dejar lo bueno, sin desconocer que lo sea, por conseguir, cuando es posible, lo mejor o lo óptimo; y cuarto, finalmente, hasta por una consideración personal a los ingenieros que hicieron las indicaciones.

Encargóse este último trabajo al Ingeniero en Jefe de la casa constructora (*) que necesariamente debía intervenir por las consideraciones arriba apuntadas, al Sr. Fox, Ingeniero en Jefe del ferrocarril al Curaray, y absolutamente imparcial en el incidente, y al mismo Sr. Dávila; y el resultado fue que, si bien este señor sostuvo la conveniencia de su indicación, los otros dos la negaron absoluta-

(*) Hase querido dar a entender que, habiendo intervenido el Sr. Wulckow en la elección de la línea que está siguiéndose, no podía proceder con espíritu imparcial en la apreciación de la de los Sres. Dávila y Flor; mas debe tenerse en cuenta que, habiéndose concretado, en último término, la discusión a las líneas de los Sres. Rintelen, Noroña y Dávila (por Pomasqui, la Providencia, &) y la de los Sres. Simmons, Égas y Vela (por la zona oriental) el Sr. Wulckow no fue encargado de estudiar sino esas dos líneas, para ver si confirmaba o no el parecer de la comisión dirimente, (como, en efecto, lo confirmó); y por lo mismo, no recorrió, ni tuvo que recorrer la zona especial de las líneas de los Sres Flor y Dávila, la cual, si bien se comprendió en la materia del estudio encargado a las dos primeras comisiones, no ofreció, en concepto de éstas, (en una de las cuales figuró el mismo Sr. Dávila) ninguna posibilidad apreciable, y por lo mismo, quedó fuera de discusión.

mente, y por varios motivos; pues si bien podía obtenerse con ella alguna disminución en la longitud de la línea, había otras desventajas de consideración, que la hacían inaceptable. Y este parecer fue confirmado por el Ingeniero Consultor del Gobierno.

En consecuencia, la Junta, teniendo, además, en cuenta que en estas dos líneas había también el grave inconveniente ya considerado y discutido antes de dejar arrancada y separada la vía férrea del Norte de la del Sur, y, por consiguiente, esclavizada a la Compañía de tranvías, ya en la construcción, ya en la explotación, mientras no se practicase la obra enormemente costosa y difícil de la conexión de las dos vías férreas indicadas, resolvió dar por terminado el incidente, y dispuso continuasen los trabajos y estudios de la obra, de conformidad con lo anteriormente resuelto.

Este es el estado actual del asunto. Los trabajos de construcción de terraplenes de Chimbacalle a Puengasí van a terminarse en estos días; y de allí para adelante, casi hasta Yaruquí, los estudios preliminares y de localización están muy avanzados, pero no todavía concluidos y aprobados; y no hay motivo alguno para dudar del buen éxito, ni para suponer que se festina la obra, o se arriesgan imprudentemente capitales o se malogren tiempo y energías.

Tal es la honrada y firme convicción de los miembros de la Junta.

Se ha fijado también la atención del público en otros dos puntos, que deben explicarse:

brevemente: la intervención de la casa "Orenstein Koppel, Arthur Koppel" de Berlín, y la competencia del ingeniero en Jefe Sr. R. Wulckow, acreditada por títulos profesionales.

El contrato con la mencionada casa habíase celebrado algún tiempo antes, por el Gobierno, previa la respectiva publicación; y la Junta, al dar principio a sus trabajos, examinó el contrato con dicha casa, para ver si podía o no tomar en cuenta otra propuesta semejante que en esos momentos hacía un representante de la casa White; más después de reflexionar con la debida detención sobre el particular, juzgó que no era conveniente comenzar por un litigio largo y de éxito dudoso, antes de observar si la casa constructora cumplía o no sus compromisos satisfactoriamente.

Y en cuanto a los títulos del Ingeniero en Jefe, la Junta, teniendo en consideración las dificultades ocasionadas por la guerra europea, ha accedido a la espera solicitada por dicho señor; pero por medio del Cónsul del Ecuador en Berlín, se cercioró oficialmente de la existencia de dichos títulos, y en cable dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores, el Sr. Cónsul manifestó que la casa Koppel le entregó poderes amplios y los certificados de capacidad de este ingeniero, en los que se acredita la perfecta aptitud para la dirección de ferrocarriles por construir, en construcción y explotación. El Sr. Cónsul añadía que enviaba los documentos por el próximo correo. Esto mismo ha llegado a conocer la Junta, respecto de obras ejecutadas por dicho señor, como Ingeniero en Jefe de la casa "Orenstein Koppel, en el Uruguay.

La Junta está y ha estado siempre, dispuesta a prestar atención a cualesquiera observaciones serenas y desapasionadas, relativas a la obra, aun a riesgo de los efectos desconcertantes que producen las extemporáneas y tardías; y solicita y espera la colaboración de todos los ecuatorianos de buena voluntad, en la esfera de acción que a cada uno le corresponda.

Quito, Noviembre 29 de 1916.

José María Ayora.

Alberto Bustamante.

José Julián Andrade.

V. M. Peñaherrera.

