

# CONFERENCIA

MERCA DE LA

## Importancia del Ferrocarril del Oriente

DADA EN LA UNIVERSIDAD DE QUITO //

POR EL

R. P. FRAY ENRIQUE MACAS GALINDO,

MIEMBRO HONORARIO Y COLABORADOR DE LA "SOCIEDAD JURIDICO-LITERARIA"



QUITO - ECUADOR

— K —

Imprenta Nacional

1905

---

---

# CONFERENCIA

ACERCA DE LA

## Importancia del Ferrocarril del Oriente

---

Señores:

Como socio honorario y colaborador de la "Sociedad Jurídico-Literaria", al propio tiempo que como miembro de la "Junta Promotora del Ferrocarril del Oriente", á cuyas beneméritas Corporaciones tengo también el honor de pertenecer, subo á esta tribuna con el objeto de sostener y evidenciar la altísima importancia de una obra colosal y utilísima en nuestra tierra: la del Ferrocarril del Curaray.

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

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

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

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

PERMITIDME que os pida vuestra benévola atención y vuestra indulgencia.

DESPUÉS de haber remontado y salvado la altísima y escarpada cordillera oriental, se descende á la inmensa planicie de los bosques que se dilata, hacia el Sur, hasta las fronteras de Bolivia y, hacia el Oriente, hasta las lejanas riberas del Atlántico.

NO QUIERO describir el esplendor y la magnificencia de las poéticas bellezas de esa tierra de encantos, en donde puso Dios, con mano liberal, las grandezas de la creación y acumuló de manera tan profusa, unos tras otros, cuadros de sublimidad que arroban los sentidos. Ahí conoce el hombre la distancia que media entre la sabiduría, el poder y la providencia del Ser Supremo y la ignorancia y la pequeñez del ser creado. Los Campos Elíseos de París, los jardines primorosos de Londres, los parques bellísimos de Viena, los bosques asombrosos de Berlín, al fin obra del arte humano, son como miniaturas en pintura, si pretendemos compararlos con la dilatada extensión, con la incomparable hermosura, con la sublime magnificencia de las selvas del Oriente.

ESA COMARCA que lozanea en perpetuo cambio y en asombrosa variedad de eterna belleza, desde hace centenares de siglos, y que la mano inepta del hombre salvaje y la impotencia de su genio apocado, la cortedad de su carácter imbécil no han podido dominar, está invitando á la raza dominadora del mundo, y llamándole á su seno, para alimentarle con sus frutos, enriquecerle con la calidad de sus valiosos artículos, enriquecerle con la abundancia de sus producciones y ofrecerle paradisiaca mansión.

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

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

HE DICHO *los ecuatorianos legítimos herederos y dueños de ese territorio*; porque desde que Francisco de Orellana descubrió el Amazonas y Juan de Salinas exploró las regiones del Ucayale y sus Cabeceras hacia el Oriente del Cuzco, y las cercanías del Madre de Dios; desde que los misioneros de Quito conquistaron todos esos países y fueron reconocidos en favor del dominio de esta ciudad por los Monarcas españoles, desde que pactaron estos con la Corona de Portugal el tratado de San Ildefonso, ningún otro dere-

cho ha circunscrito nuestro señorío nacional desde la cordillera hasta el río Madre de Dios y el Madera allende el Amazonas, conforme al referido tratado de 1777.

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

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

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

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

FÁCIL es contestar á todas estas preguntas y rechazar la simulada oposición hecha á una obra grandiosa, no diré del Ecuador, sino del mundo, si sabemos llevarla á término de manera conveniente, atinada y feliz, y que no puede verificarse como tal, sino en la línea de Guayaquil, Ambato, Baños, Curaray, Napo y Amazonas, como lo voy á demostrar.

DESDE luego se pueden manifestar las ventajas del ferrocarril del Oriente, considerando que esa tierra riquísima y de asombrosa fertilidad está brindando de valde suelo espacioso para desarrollar grandes plantaciones de artículos nobilísimos y de alto valor en los mercados del mundo: la mejor caña de azúcar del globo, producida prontamente y en abundancia; el café, superior al que se cultiva en todas nuestras regiones andinas y comparable sólo con el del Brasil; el cacao, de diferente especie y calidad, más abundante y sustancioso que el de nuestra costa; el tabaco que

puede competir con el de la Habana y superarlo, y que en mayores proporciones puede constituir un manantial de riqueza, como sucede en la envidiable isla de las Antillas; la goma elástica, de variada especie y calidad, que actualmente es para el Brasil su mejor riqueza, y para el Perú una fuente de producción superior á sus antiguas guaneras y salitreras.

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

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

TODO esto lo conseguiremos con el ferrocarril del Curaray.

NI TIENE el Perú porque impedirnos esta obra de resultados sorprendentes, ya que la zona principal, que para esto necesitamos, está felizmente libre de sus extremadas pretensiones territoriales. Si por un momento aceptáramos su título ilegal, si por desgracia nuestra tuviéramos que reconocerle, hasta los más exagerados alcances, la Cédula de 1802, único caballo de batalla en que cree fundar la fuerza de sus argumentos; no obstante, todo el territorio por donde va el ferrocarril, hasta cuarenta leguas al Sur de la línea, y aun todo el río Curaray, quedan libres de tan funesta pretensión.

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

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

ADEMÁS de otras razones, me bastaría contestar: porque ya hemos principiado los trabajos, por la vía de Baños y el Curaray,

y porque, en esta virtud, es preciso ganar tiempo y aprovechar de las garantías legales con que la nación favorece y sostiene esta línea. Pero la contestación directa es, porque ya hemos trabajado más de las dos terceras partes de este ferrocarril y las tenemos casi completamente concluidas, desde Guayaquil hasta Ambato, dos terceras partes ciertamente las más difíciles y costosas; y falta tan sólo una tercera parte, la de más fácil ejecución y de increíble economía.

DEMOS que se emprendiera el ferrocarril por el Zamora ó por el Paute, por el Santiago ó por el Morona, y tendríamos que trasmontar toda la cordillera occidental, salvar la planicie andina y emprender el paso de la cordillera oriental; y por fácil que se quisiera suponer esta empresa, y por económica que se la considerara, y por corta que se la creyera, jamás tendríamos que trabajar menos de setenta leguas de longitud.

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

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

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

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

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

QUEDAN, con esto, desvanecidas las dificultades acerca del lugar por donde se debe llevar el ferrocarril al Oriente: no es el Amazonas, el Santiago, el Morona, el Paute y la costa, por donde, además de salvar largas distancias, trasmontando las dos cordilleras, se tendría que construir una línea quizá tan difícil como la vía férrea que irá desde Guayaquil al Curaray. Sería más razonable ir desde Guayaquil á Ambato, Baños, el Topo, el Abitagua, para seguir de ahí á las cabeceras del Morona; pero, sin contar con los numerosos puentes de acero costosísimos, que habría que colocar en los ríos Llucino, Arapicos, Chiguasa y otros, y la distancia quizá de veinte leguas del Abitagua al Morona, mientras que no son sino doce leguas del Abitagua al Curaray, tendríamos que recorrer como ochocientas millas de navegación desde la boca del Napo hasta las cabeceras del Morona, mientras que apenas excede la mitad de esta distancia la que hay desde la boca del Napo hasta las cabeceras del Curaray. Además, aquel trayecto está casi completamente abandonado de comerciantes y de gente blanca, á la vez que este otro hállase muy frecuentado por éstos.

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

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

LA OBRA estupenda del Canal de Suez, que ha facilitado las comunicaciones del Atlántico y del Mediterráneo con el Pacífico, de Europa con el Asia y del Asia occidental con el Africa meridional; no sólo proclama poderosamente la idea feliz, el genio portentoso y la gloria imperecedera del hombre y de la nación que emprendieron aquella maravilla del siglo XIX, sino que también acarrea á diario mil beneficios á la humanidad en lo religioso, en lo científico, en lo político y en lo económico.

¿CUÁNTOS obstáculos presentaba el Istmo de Panamá á las comunicaciones del Atlántico con el Pacífico antes de la construcción del actual ferrocarril? ¿Y cuántas facilidades se obtendrán con la abertura tan soñada, tan esperada, tan valientemente emprendida para conseguir la unión de los dos océanos? ¿Cuántas distancias se acortan! ¿Cuántos pueblos se acercan! ¿Cuánta facilidad reporta el comercio! ¿Cuántas ventajas obtiene el mundo! ¿Cuánta influencia social está llamado á ejercer ese trabajo admirable!

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

la tierra, en favor de la humanidad, la tercera, después de la de Suez y de Panamá.

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

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

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

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

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

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

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

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



do riquezas, cruzan el Amazonas y sus afluentes; lo calculo en medio millón de personas de la raza blanca. Elevad esta cifra ó deprimidla cuanto queráis, no importa. El hecho es que, de las 50.000 toneladas de caucho que en la actualidad produce nuestro planeta anualmente, el sesenta por ciento, ó sean 30 000 las produce el Amazonas y las exporta á los mercados del mundo. Esta exportación representa nada menos que la cantidad de 150 millones de sucres. A éstos añadamos sólo 50 millones de importación; y tendremos que el actual comercio sostenido en el Amazonas no baja de 200 millones de sucres. De estas cifras la vigésima parte pertenece al Ecuador y al Perú reunidos en el puerto de Iquitos, y lo demás corresponde al Brasil.

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

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

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

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

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

TODAVÍA tiene mayor evidencia este argumento, si consideramos que la distancia que se recorre desde Iquitos á Norte América, por el Amazonas, no es menos de ocho mil millas de longitud; mientras que la que hay por el Napo, Curaray, Baños, Ambato, Guayaquil y Panamá no pasa de cuatro mil millas. En este caso, ¿cuáles son las economías de distancia, de tiempo y de dinero para

los efectos comerciales?... ¿Y no nos convenceremos aún de la importancia suprema de esta obra y de las utilidades que reportará á la Nación?...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HE TERMINADO mi tarea y concluyo.

CONSIDERADAS las utilidades y la suprema importancia del ferrocarril del Curaray, no sólo por las ventajas que reportará la Nación ecuatoriana, sino también por los beneficios que se prestarán á la humanidad entera, por el influjo universal que está llamada á ejercer esta obra en la economía, en la política, en la ciencia y en la religión, como patriotas y buenos ecuatorianos, determinad:

PRIMERO, sostener eficazmente el ferrocarril del Oriente, alcanzando que la actual Legislatura asegure á la "Junta Promotora" los fondos destinados á esta obra, evitando el peligro de que puedan ser invertidos en otros gastos.

SEGUNDO, obtener que la misma Legislatura aceptando los proyectos de colonización del Oriente y sobre todo, las solicitudes que hacen en la actualidad ciudadanos que quieren trasladarse á esa región, asigne una cantidad, siquiera de cuarenta mil sures, para el establecimiento de cuatro pequeñas colonias en los lugares más convenientes.

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

Quito, Septiembre 20 de 1905.

F. R. ENRIQUE VACAS GALINDO,  
del Orden de Predicadores.