

OTRO FERROCARRIL

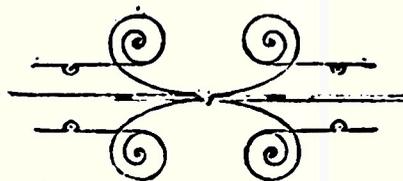


ESTUDIO

de la propuesta presentada al Congreso
por el Sr. P. J. E. E. Chambest, para la
construcción de un Ferrocarril del Pacífico
al distrito minero de Zaruma

POR

UNOS IMPARCIALES



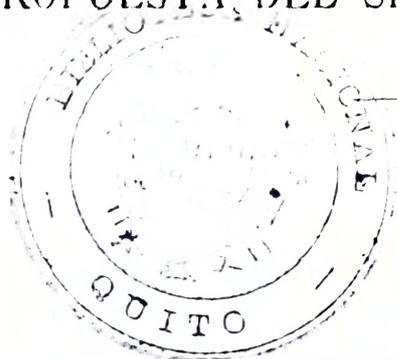
QUITO--ECUADOR

TIP. DE LA ESCUELA DE ARTES, Y OFICIOS

1903

OTRO FERROCARRIL

(PROPUESTA DEL SR. P. J. E. E. CHAMBOST)



I

En estos momentos de ruda agitación política, cuando la gran Empresa del Ferrocarril del Sur trae revueltos los ánimos y se ha convertido en el palenque donde las diversas facciones miden las armas, y está vibrando la inculpación amenazadora, muy aventurada parece la presentación en el Congreso de un nuevo proyecto ferrocarrilero. Después de las revelaciones hechas por el Ministerio de Obras Públicas, en pleno Parlamento, de los abusos, incorrecciones, fraudes y otras iniquidades cometidas por aquella Empresa durante largos años; después de la postergación indefinida del Ferrocarril de Bahía, cuya amplia concesión ha andado rodando por los mercados extranjeros, en busca de capitales y contratistas, presentarse solicitando otra concesión, un nuevo contrato, es arriesgarse á sufrir una repulsa redonda y pronta, y haber malgastado el tiempo, la paciencia y el dinero.

Sin embargo, no han faltado quienes tengan el valor necesario para dar tal paso, y la serenidad suficiente para

arrostrar la peor de las situaciones, con el ánimo bastante esperanzado. Estos han sido los Sres. Carrera y Chambost: aquel propone la construcción de un ferrocarril provincial de Guayaquil á Santa Elena, y el segundo, uno que partiendo de un punto cualquiera en la costa del Pacífico, llegue al cantón de Zaruma; primera base para una gran línea nacional que, andando el tiempo, unirá talvez las provincias de El Oro, Loja, Azuay y Cañar, realizando el milagro de la resurrección, para la vida de la Industria, el Comercio y la Civilización; de la mitad de la patria ecuatoriana. Ambos no piden otra cosa que terrenos baldíos y facilidades mineras, que bien habrían podido obtener, con arreglo á la legislación vigente, sin necesidad de dispendiosas líneas férreas, hechas á su propia costa, y sin el trabajo de contratos que, al fin y al cabo, como toda obligación, por libremente aceptada que sea, llegan á ser enojosos.

Dejando á un lado el proyecto del Sr. Carrera, nos limitaremos aquí á una somera exposición del que ha presentado el Sr. Chambost, ciudadano francés, y representante de una poderosa casa (la de Sauter Harlé), que cuenta con los fondos suficientes no sólo para ésta, sino para empresas de mayor magnitud y trascendencia.

El gran anhelo nacional, de mucho tiempo á esta parte, ha consistido en la fabricación de un camino de hierro que uniese el primero de nuestros puertos con la capital de la República. Testigo es la generación presente de cuantos esfuerzos y sacrificios se han hecho para realizar ese deseo: si en el choque de intereses contrapuestos y la labor no siempre leal y serena de los partidos políticos, muchos de aquellos esfuerzos y sacrificios han resultado inútiles y contraproducentes, de ello no tiene la culpa el honrado y desinteresado patriotismo que los aconsejó y aun los impuso como una condición de vida ó muerte en la evolución progresiva de esta Nación, carcomida por la fiebre de las revoluciones y las intemperancias de un partidismo de caudillajes y cacicazgos. La Obra, la grande y salvadora Obra, se lleva adelante, por más que los obstáculos se amontonen en su camino, obstáculos que desaparecerán cuando la necesidad y la justicia saquen á flote una hidalga probidad y sepa cada cual cumplir con su deber.

Esta es la primera de las esperanzas de los ecuatorianos, en vías ya de fructificar y realizarse. Pero junto á ella han crecido otras muchas en un todo parecidas. Con el Fe-

rocarril trasandino habremos traído á vida nueva la población de buena parte de las mesetas de la Cordillera, y dado valor é impulso á riquezas estancadas y energías dormidas; pero el resto, quedará como antes: el mismo silencio, el mismo abandono, la ruina antigua prevaleciendo sobre montones de oro que oculta la tierra y sobre fuentes inmensas de producción agrícola é industrial que circuye el desierto y cuidan las fieras. . . . Malos caminos de herradura, cuando los hay, unen apenas lugares distanciados por centenares de leguas, en cuyo trayecto la Naturaleza solitaria está pidiendo trabajo, capitales, inteligencias, el esfuerzo humano, en fin, que haga surgir la fecundación poderosa de eriales centenarios. . . . Por eso, de año en año, de Congreso en Congreso, las propuestas se han repetido, ya ofreciendo un ferrocarril de Cuenca á Machala, ya de Zaruma á Loja, ya de Bahía á Quito, etc.; por eso se piensa en construcciones provinciales, como de Portoviejo á Manta, de Guayaquil á Santa Elena, de Yaguachi á Vinces, y otras varias. Las escaseces de nuestro Erario, siempre agotado, siempre en vísperas de bancarrota, y el espíritu de oposición de los cerebros atrofiados, que han logrado hacer cundir la desconfianza, viendo un peculado, una estafa, un negocio ruinoso, tras de cada proyecto, aun de los más generosos y moderados, han sido buena parte para que — ¡cuente lo que nos hubiese costado! — no tengamos hasta hoy un regular servicio de ferrocarriles que ligando con brazos de fierro siquiera los puntos principales del país, aumenten la producción, creen el tráfico, den salida á todas las industrias, faciliten la inmigración, y, por medio del trabajo, la riqueza, la paz, conviertan en verdaderamente grande y verdaderamente libre esta República que se muere de hambre y agoniza de tisis, en medio de una feracidad increíble. . . . ¡sólo por pereza, únicamente por indolencia!

La pobreza del Fisco: hé aquí el argumento formidable de los tímidos, de aquellos que quisieran la prosperidad y la fortuna sin tomarse el trabajo de arriesgar nada en su conquista, sin siquiera molestarse en ir en busca de ellas, como el ebrio del cuento que, sentado en un guardacantón, esperaba, para entrar en élla, que su casa pasara por delante! — « El Ecuador, — dicen los tales, — tiene ya muchos compromisos, sin contar con el Sr. Harman y su Compañía, que absorben casi todas las entradas fiscales. Hay la Administración pública y su tren de empleados, hay servicios nuevamente creados, hay el Ejército. . . . ¿de dónde tanto dinero para satisfacer tantas necesida-

des ? ; Qué empeñaremos, qué hipotecaremos, si en deuda interna y externa lleva ya la Patria pignorada hasta la camisa ? ; Y quieren más ferrocarriles ! ; Más obras públicas ! ; Otras instituciones costosísimas ! ; Elementos bélicos, armada, colonización del Oriente ! ; Estamos locos ? » — Pues bien, todas éstas no son sino exclamaciones pesimistas y que demuestran muy poco estudio de lo que valemos como país inexplorado todavía y como poseedores de fuerzas ocultas que, para ser reveladas, no necesitan otra cosa que capitales audaces é inteligencias industriales. Y cuando esos caudales vengan de fuera, ya que aquí dentro no existen, cuando esas inteligencias se aventuren en empresas de construcción y explotación, tendremos redes de ferrocarriles, caminos al Oriente, nuevas ciudades, inmigración constante, monumentos, palacios, elementos bélicos, escuadra ! Abiertas á la explotación y al tráfico no sólo la región oriental y las planicies de la Cordillera, sino también los bosques inmensos de nuestras costas; laboreados los yacimientos mineros, canalizados los grandes ríos para la navegación por vapor; humeando las chimeneas de las factorías donde antes se elevaba la choza del salvaje; compactada la población con el concurso de extranjeros laboriosos que abran el surco, eleven la villa, emprendan en la industria agrícola y manufacturera; todo sembrado, todo edificado, todo poblado, ¿ quién duda que habremos venido al pináculo é iniciádose el Ecuador en la vida de la civilización ? Entonces ya no seremos la Nación chiquita, la Nación paupérrima que no se puede comprar un mal barco para resguardo de sus costas, sino la Nación grande por fuerte, y fuerte por rica y trabajadora. Para esto no se requiere sino un poco de esperanza y algo más de confianza en lo porvenir y de amplitud de criterio, que no dificulte las empresas con obstáculos de forma ni las imposibilite con sospechas ruines. Si los hombres del dinero de Europa y América que buscan honrada y lucrativa colocación para sus fortunas, saben que en nuestros Gobiernos, nuestros Congresos, nuestros partidos políticos han de hallar un sinnúmero de inconvenientes, que han de ser tratados casi como ladrones contra quienes hay que defender la bolsa y la vida, ¿ vendrán á ofrecernos su oro ? ; Saldremos jamás de la tradicional inopia en que vegetamos ?

— « Todo esto es poesía, — nos replicarán talvez: — lo único cierto y evidente, es que no podemos aceptar contratos de ninguna especie, y menos ferrocarrileros, porque no tiene el Estado con qué respaldar su firma, hallándose,

como se hallan, todas sus rentas destinadas á servicios determinados ó ineludibles, y con un lamentable déficit el Presupuesto. » —

Todo esto es verdad, amigos míos; pero.....¿y si no os piden un centavo, ahora ni nunca, por un Ferrocarril, ni en forma de amortización del capital gastado, ni en forma de intereses, ni bajo el aspecto de *stocks*, ni desde ningún punto de vista que pueda considerarse como un desembolso ó siquiera gravamen probable ó eventual de las rentas del Estado? Si os dan un Ferrocarril hecho y derecho, á cambio de algunas leguas de terrenos baldíos, de los que nadie aprovecha ni puede aprovechar, y encima, como adehala, os traen una inmigración numerosa, sin que así mismo os cueste un céntimo, ¿qué diríais?

—Ah! Es otra cosa.....Veamos.....

II

Pues bien: veámoslo. Hé aquí, en síntesis, la propuesta Chambost.

Yo, dice el Sr. Chambost, me obligo á construir una línea férrea industrial, en el plazo de cuatro años, improrrogable, salvo fuerza mayor ó caso fortuito, línea que, saliendo de un punto cualquiera de la Costa del Pacífico, llegue al distrito minero de Zaruma. No sólo construyo este ferrocarril, sino, además, un muelle fijo ó flotante en el comienzo de la vía; una línea telegráfica de un solo hilo para el servicio exclusivo del Gobierno, entre los dos extremos del camino; un faro de una potencia luminosa de 2.000 bujías en el lugar que se designe como punto de partida del Ferrocarril. Doy también estas facilidades al Estado:

1ª Conducir, sin gravamen alguno, la correspondencia pública y oficial y los empleados del Gobierno encargados del cuidado de éstas;

2ª Transportar con una rebaja de 50 por ciento sobre la tarifa ordinaria, á los militares, marinos y agentes de Policía, que viajen en cuerpo ó aisladamente, provistos del respectivo pasaporte, lo mismo que los materiales de guerra, caballos y equipajes;

3ª Conceder trenes expresos para el Presidente y Vicepresidente de la República y los Ministros de Estado en Comisión.

4ª Transportar toda carga ó mercadería de propiedad del Gobierno y de las Municipalidades por la mitad del valor de la tarifa corriente.

5ª Conceder pasaje libre, personal é intransferible, á los Senadores y Diputados de la República, á los Agentes diplomáticos y á los Cónsules y Vicecónsules, nacionales y extranjeros.

6ª Mantener al servicio de la Empresa una tercera parte de su personal de empleados y operarios de nacionalidad ecuatoriana, siempre, naturalmente, que dicho personal sea idóneo ó apto para el trabajo.

7ª Hacer que por ningún caso ni por causa alguna, la tarifa de fletes y pasajes y cualesquiera otras, sean mayores que los que actualmente rigen para Empresas y oficinas análogas;

8ª Ceder al Estado, sin gravamen alguno, la vía principal y sus ramales, después de cincuenta años de explotación, contados desde el día en que fueron entregados al servicio público. Hay aquí una excepción de que luego hablaremos.

9ª No traspasar á Estado ni Gobierno alguno los derechos adquiridos por el contrato que se celebre.

10. Someterse, en caso de discención, al juicio de árbitros, según la sustanciación de las leyes del Estado y bajo el imperio de ellas, lo que equivale á renunciar la vía diplomática, causa de tantos conflictos para las repúblicas latino-americanas.

Esta es la primera faz de la propuesta.—Compendiemos, asimismo, aquellas concesiones que el Sr. Chambost pide á la Nación ecuatoriana, como justa y natural compensación de sus trabajos y de los capitales en ellos invertidos.

Para ser leales, copiaremos íntegramente la base segunda del proyecto.

Dice así:

«El Estado á su vez, se obliga para con Chambost á concederle:

1º: La libre explotación del Ferrocarril y del muelle mencionado en la base anterior.

2º: La propiedad del derecho de vía, ó sea una faja de terreno de doce metros á cada lado de los terraplenes de la línea, y, además, la del terreno necesario para talle-

res, estaciones, edificios y demás dependencias útiles para la cómoda explotación de la vía. En los lugares en que estos terrenos estén apropiados, el Gobierno hará la expropiación, á costa de la Empresa, y su valor se fijará de conformidad con las leyes vigentes en el país.

3º: La propiedad de 25.000 hectáreas de terrenos baldíos, por cada kilómetro de vía construida, y distribuídas á lo largo de la línea. Si la Empresa no encontrase terrenos á propósito para su objeto, á los lados de dicha línea, podrá tomarlos á su elección, en cualquier otro lugar de la costa ó del Oriente, donde no hayan sido concedidos á terceros, antes de la fecha del presente contrato. Es condición precisa que la Empresa fundará colonias agrícolas ó industriales en dichos terrenos, á razón de un inmigrante por cada lote de 200 hectáreas, siempre que dichos inmigrantes no sean de la raza amarilla ó negra. El Gobierno, en este caso, entregará á la Empresa una nómina de los terrenos baldíos para que elija los que le convenga; y, á medida que ésta vaya entregando al servicio público cada sección de diez kilómetros, aquel le entregará los lotes escogidos. Si la Empresa no hubiere ocupado, con colonos, algunos lotes de terreno de los enumerados en esta cláusula, dentro de los quince años contados desde la fecha de la entrega, dichos lotes volverán al dominio del Estado.

4º: La exención, durante quince años, contados desde la fecha de la entrega de cada sección del Ferrocarril, de los derechos de Aduana sobre máquinas, herramientas y útiles necesarios para los trabajos de los establecimientos agrícolas ó industriales de las colonias.

5º: La exención, durante la vigencia de este contrato, del pago de todo impuesto fiscal ó municipal, creado ó por crearse, que grave ó pueda gravar á la Empresa ó á los materiales necesarios para la construcción, conservación y explotación del Ferrocarril, del muelle y de sus dependencias.

6º: La exención del servicio militar, salvo el caso de guerra internacional, para los ecuatorianos empleados en la Empresa. Los animales de tiro y los bagajes necesarios para el trabajo, tampoco podrán ser ocupados ni requisados, en ningún caso, ni con pretexto alguno.

7º: El uso gratuito de los telégrafos y teléfonos nacionales, durante el tiempo de la construcción de las obras.

8º: La facultad de utilizar todos los manantiales y caídas de agua necesarios para la construcción de la lí-

nea y sus dependencias, sin perjuicio de los derechos adquiridos anteriormente por terceros.

9º: El permiso necesario para que los buques y embarcaciones que conduzcan los materiales destinados á la Empresa, ó los productos nacionales que se exporten, puedan desembarcarse y embarcarse, respectivamente, por el muelle indicado en la base anterior. El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos que juzgue convenientes en resguardo de los intereses fiscales.

10º: El apoyo moral y material del Gobierno, en cuanto le fuere posible, con el fin de facilitar los trabajos de la Empresa. En garantía de las propiedades de ésta, establecerá también, en la línea, cuando fuere necesario, un servicio de Policía ambulante».

Para terminar la exposición del proyecto, copiaremos también la Base tercera, leída la cual, puede decirse que se tiene cabal conocimiento de la propuesta Chambost.

Hela aquí:

«Las minas y propiedades mineras pertenecientes á la Empresa, y explotadas por ella, de conformidad con las leyes vigentes, continuarán bajo el imperio de éstas por todo el tiempo que dure el presente contrato».

Asímismo, la Empresa se reserva el derecho de construir los ramales que juzgue convenientes, siempre que estén unidos á la línea principal, y «respecto de ellos—dice el Proyecto,—tendrá los mismos derechos y obligaciones que se le conceden é imponen para ésta última». De estos ramales, al finalizar el plazo de la concesión, no pasarán á ser propiedad del Estado aquellos destinados al uso exclusivo de la Empresa, y cuya extensión no haya servido de base para la concesión de terrenos indicada en el número 3º de la Base segunda.

Y es esto todo.

III

Dejando aparte todas las garantías y facilidades pedidas por el proponente y que son generales y de cajón en contratos de esta naturaleza, no sólo en el Ecuador sino en todos los países de América, como los referentes á la liberación de derechos aduaneros y de impuestos fiscales y municipales, la exención del servicio militar, habilitación de puerto, apoyo del Gobierno, etc.,—salta á la vista que la compensación mayor que se pide es la contenida en el citado número 3° de la Base segunda, ó sea la cesión gratuita de 25.000 hectáreas de terrenos baldíos por cada kilómetro de la línea.

Esto asusta á primera vista, y hasta se llega á preguntar si la Nación tiene terrenos de esa clase suficientes para satisfacer tamaña exigencia.

Al día siguiente de presentada la propuesta, leímos en un periódico de esta ciudad que el Sr. Chambost estaba loco, ni más ni menos, cuando pedía veinticinco mil hectáreas de terrenos baldíos, por un ferrocarril de Santa Rosa á Zaruma. Pues no, señores redactores: pide más, incomparablemente más; pues las 25.000 del proyecto son por cada kilómetro, y el Proponente calcula en 80 los kilómetros que tiene que construir. Y así, multiplicando 20.000, pues la Comisión de la Cámara las ha reducido á este número, por 80, tenemos la bonita cifra de **un millón seiscientas mil hectáreas... ó sea diez y seis mil leguas de terrenos baldíos. . . .** Pero no hay que asustarse.

¿Tiene la República terrenos baldíos suficientes para atender ésta y otras exigencias parecidas? A esto contestarán los geógrafos y estadistas. Lo que conviene averiguar aquí es lo siguiente: el precio actual de cada hectárea, y el uso que de ellas hacen los ecuatorianos.

Veamos el precio.

Tenemos por delante la Ley de Terrenos Baldíos, expedida por el Congreso de 1875; y el inciso primero de su artículo 6° dice:

«El precio de cada hectárea será de cuatro reales, en los terrenos de páramo ó bosques situados á más de dos mil metros sobre el nivel del mar: de seis reales los que

están á una altura de mil hasta dos mil metros; y de ocho reales, en las llanuras ó colinas que no pasen de mil metros de elevación sobre el nivel del mar. En las dos últimas clases, los terrenos pedregosos se contarán por la mitad; es decir dos hectáreas por una; para formar el lote».

Tenemos, pues, que el Estado haría, al Sr. Chambost ó á la Compañía constructora, una concesión de un millón seiscientos mil pesos, en terrenos baldíos, suponiendo que éstos fuesen de los mejores y más caros. Y cabe aquí preguntar: ¿con **un millón y doscientos ochenta mil sucres**, se puede ni remotamente pagar un ferrocarril de ochenta kilómetros, con su muelle, su faro, su telégrafo, su material rodante y sus construcciones y dependencias?

Supongamos un ferrocarril de sólida construcción, materiales de primera clase, buenas estaciones, puentes, etc. ¿Cuál el valor de cada kilómetro, computado todo el gasto? Pongamos un promedio de treinta mil *dollars*, y sacaremos en conclusión que la obra cuesta **cuatro millones ochocientos mil sucres**.

No es esto sólo, sino que como el Empresario se compromete á traer un inmigrante por cada doscientas hectáreas, (inmigrante de la raza blanca), agrícola ó industrial, para utilizar todos los terrenos de la concesión tendría necesidad de ocho mil individuos; y cuánto le importaría su enganche en Europa, su conducción, alimentación y traslación al lugar del trabajo? Presupúesese á razón de cinco mil francos por persona, y multiplíquese por el número de ellas. Es una cantidad inmensa. He aquí la demostración:

80 kilómetros á S/. 60.000 cada uno . . .	S/. 4.800.000
8.000 inmigrantes, á S/. 2.000 cada uno . . .	16.000.000

Que hacen. . . . S/. 20.800.000

¡Treinta millones de sucres! Cifra redonda. Apuremos las concesiones, y supongamos que el todo no importa arriba de ocho á diez millones: ¿el valor de los terrenos en cuestión habrá cubierto aquella cifra?

En el anteproyecto, ó sea exposición razonada de su propuesta, el Dr. Carrera, que también pide terrenos baldíos, hacía una consideración muy obvia: la facilidad que la ley da para adquirirlos, sin necesidad de contratos, empresas ni retardos. ¿Cuáles son las condiciones de dicha adquisición? Sencillamente consiste en dirigir una pro-

puesta al respectivo Gobernador, en pliego cerrado y sellado, quien debe elevarla al Ministerio de Hacienda «á los quince días subsiguientes de publicados los anuncios,—dice la ley,—para que se haga la adjudicación en la mejor oferta, siempre que no sea inferior al precio señalado por esta ley». Se pide la consignación de dicho precio y el 10 por ciento para gastos de mensura, pero se le exige al denunciante de toda erogación, ni aun á título de alcabala. Se anula la venta, es cierto, si el comprador no cultivase siquiera la quinta parte del lote adjudicado, pero también es verdad que para este cultivo se le dan diez años de plazo.

La parte legal más grave en este asunto es que las concesiones no se hacen sino por lotes de doscientas hectáreas; pero ello no implica mayor dificultad de adquisición, ya que pueden ser muchos los denunciantes y pueden también repetir su acción ante los diversos Gobernadores de provincia, donde se hallen los terrenos denunciados. Sería una operación subrepticia de la Empresa; pero el resultado, el mismo, ~~La formación de Sindicatos~~ es cosa que ya hace mucho tiempo nos enseñaron los yankees.....

Deshecho, de esta manera, el primer argumento contra la concesión, se presenta éste:—«No nos fijemos,—se nos replicará talvez,—en el valor actual de dichos terrenos, sino en su inmensa importancia cuando estén labrados, fecundizados y colonizados».—¿Este argumento es serio? Porque si esa importancia la han adquirido precisamente por el trabajo y merced al dinero y los esfuerzos de los concesionarios, claro que las ventajas deben redituar pura y exclusivamente en provecho de quienes, para triunfar, han arriesgado tiempo, capital y vidas. Si de un pedazo de bronce, oxidado é informe, por la virtud de mi arte, de mi inspiración, de mis conocimientos, de mi trabajo constante y reflexivo, en fin, saco yo una estatua que viene á ser la admiración de las gentes y á tener un valor de muchos miles, ¿tendrá derecho el primer poseedor del bronce para decirme, á mí, el artista: «Tú me has robado comprándome ese metal por ruin precio, cuando ahora te están ofreciendo por él veinte ó treinta mil duros»?—Buen hombre, no es el bronce lo que se compra: es la obra de Arte. Y las gentes dirán: Ese que tal dice, el primer dueño del metal, merece una camisa de fuerza en la celda de un Manicomio. Y estarían en lo justo.

Otro argumento: “Esos terrenos concedidos á extranjeros, son una riqueza, un capital, el porvenir mismo de la

Nación que se les quita á los ecuatorianos” —Perfectamente; pero ¿ qué han hecho los hijos de este país, la raza blanca y la mestiza, dueños del terruño durante más de trescientos, años con esos terrenos en que viven fincando tantas esperanzas? ¡ Tenerlos abandonados! ¿ Qué han hecho, repetimos, de esa región oriental tan querida, tan disputada, tan grandiosa y justamente alabada? Con decir que ni un camino practicable se ha construído que nos lleve á ella, está dicho todo. Oigase la palabra oficial, que traza en cuatro rasgos la situación de aquella inmensidad de bosques, con los cuales estamos haciendo, con contratistas nacionales y extranjeros, el triste papel del perro del hortelano: no comer, ni dejar comer.

“De muy atrás han venido preocupándose los Gobiernos,—dice el Sr. Ministro de lo Interior en su Informe presentado al Congreso de este año,—en la manera de organizar la administración de aquella parte del suelo ecuatoriano y en los medios conducentes á abrirla al comercio y á la industria, considerándola como el porvenir y la grandeza de la Patria; pero ella aún se mantiene como en el primer día: trescientos años de misiones no han logrado despertarla á la luz de la civilización cristiana; cincuenta años de ensayos administrativos no han podido arreglar satisfactoriamente su gobierno, y el Oriente ha sido como un Dorado lejano entrevisto en sueños, como una esperanza irrealizable. Sin vías practicables de comunicación, á inmensa distancia de las capitales de Provincia, cebo, cuando más, de explotadores y aventureros, rigiéndose por leyes especiales cuya ejecución ni siquiera ha podido llegar á pleno conocimiento de la Autoridad Superior, no ha participado del movimiento común, no ha entrado al goce de las instituciones saludables, ni alcanzado el grado de prosperidad que era de esperarse de sus inagotables recursos.

“Cierto que empresa nada fácil era la de mejorar tal situación y convertir aquella esperanza en una hermosa realidad, abriendo caminos, fundando colonias agrícolas, empujando á las selvas vírgenes y á las orillas de sus ríos, el excedente de la población de nuestras ciudades, por falta de capitales, por carencia de audacias generosas y, más que todo, por las agitaciones políticas, prenda característica de nuestra vida republicana, que han robado á la Administración pública el sosiego y la serenidad indispensables para la consumación de obra tan bella como redentora”

Tal es el estado del Oriente: ¿no sería resolver un grande problema nacional, de actualidad palpitante, el colonizarlo con presteza, ejercer en él actos de dueños y señores, sacar el provecho posible, ya que se presentan esos capitales, ya que esas audacias generosas de que habla el Sr. Ministro llaman á las puertas de la República, llevando en su seno un ideal de grandeza y de redención económica? Y hablamos de un modo particular del Oriente, porque, caso de dársela, en el estuvieran la mayor parte de los terrenos de la concesión, ya que es muy difícil que en la Costa y otros lugares los haya en cantidad proporcionada á la exigencia del Contratista.

Queda en pie un último argumento, y éste se refiere á la inmigración misma. Las inmigraciones europeas se han convertido en un verdadero peligro para estos países, á causa de las intervenciones armadas con que las grandes potencias apoyan reclamaciones muchas veces inicuas. Pocas Repúblicas americanas se han librado de este flagelo, y después del escándalo que dió Italia en aguas Colombianas con motivo de la reclamación Cerrutti, presenciámos los actos de fuerza de tres naciones las más poderosas contra la indefensa Venezuela. ¿Cómo esquivar este peligro? Ya lo preguntaba en su Mensaje al Congreso actual el Presidente de la República, é insinuaba la idea de *nacionalizar* toda inmigración, como una medida precautoria de conflictos probables. De todos modos, con el contrato *ad referendum* del Sr. Mariani, que todos han leído y del que conocen ya las Cámaras, se habrá llegado á un acuerdo honroso para los inmigrantes y satisfactorio para el Ecuador, acuerdo que servirá de base para negocios análogos.

¿Queda algo que responder acerca de terrenos baldíos ó inmigración? Cuantas objeciones se hagan al respecto, no pueden tener más valor que las confutadas, y en tanto queda plantado en medio del camino, como una verdad irrefutable, el hecho de que el Ecuador, con sus hijos, con sus capitales propios, con la propia energía, *no podrá nunca colonizar ni explotar completamente los terrenos baldíos que posee, los cuales forman la mayor parte del territorio de la República:*

- 1º. Por falta de capitales;
- 2º. Por falta de población;
- 3º. Por falta de carácter empresario.

Vamos á otras consideraciones,

IV

Es regla de buena administración que el Estado debe ser fácil en la concesión de territorios de su exclusiva pertenencia y que no se hallan en vías de ser explotados. La razón es muy obvia: la de crear fuentes de producción que acrezcan la riqueza pública y den trabajo á brazos desocupados. Esto se ha venido observando en todas partes, y en este mismo opúsculo hemos visto lo liberal que es, entre nosotros, la ley de la materia.

Pero sucede que nuestras particulares condiciones de población y riqueza pecuniaria nos imposibilitan á los ecuatorianos de entrar al legítimo goce de la creación de establecimientos que redunden inmediatamente y por modo directo en beneficio nuestro: ¿habrá una como *entrega* de grandes porciones del territorio nacional, una como renuncia de nuestra autonomía, en el hecho de conceder terrenos baldíos, en extensión muy considerable, á contratistas ó sindicatos extranjeros?—De ningún modo. La inmigración obrera es todavía un problema en el Ecuador; pero para hacer que cese todo temor, no olvidemos que la Argentina, país floreciente y rico, Nación poderosa, debe á la inmigración toda su grandeza, que Chile, emporio de civilización y trabajo en la costa sur del Pacífico, ha sacado de igual fuente buena parte de sus energías nacionales. Y esto, sin mencionar á México y otras repúblicas del Continente americano. Y en ninguno de esos pueblos se ha hecho valer el peregrino argumento de la autonomía nacional.

Existen el inmigrante simplemente industrial y el colono agrícola. Aquel busca, por lo general, una fortuna rápida en el Comercio, desde el italiano que pone su mercería, hasta los que se dedican á la alta banca. Por lo común, cuando este se ha enriquecido, por buenos ó malos medios, se marcha del país, en el que no deja rastro de su actividad ni un céntimo de su fortuna. Siempre aislado, no echa raíces, y cuando desaparece, queda su recuerdo por toda ganancia. Este el el concurso extranjero, útil desde luego, pues viene á dar ejemplo y lección de cómo se crea una posición envidiable, merced á la laboriosidad,

el ingenio y el aborro, pero poco simpático y de un trabajo de ningún resultado final en favor de la riqueza pública ni privada del campo de explotación. Es el pulpo: labor de succión.

El otro, el obrero, el agricultor, es una cosa bien diferente. Se radica en el país, tiene amor al suelo que labra y le da de comer, comunica verdadera vida á lo que yacía abandonado y erial, aumentando, de este modo, la riqueza pública, y, finalmente, llega á nacionalizarse poco á poco, por medio de lazos de parentesco con los hijos de la patria adoptiva. Este es el verdadero civilizador, pues crea la grandeza de esa patria, al procurarse el dinero que da las comodidades de la vida. ¿Se cansó ese colono? ¿Se volvió al suelo natal ese inmigrante, con los bolsillos llenos, gracias á una contienda tenaz y de muchos años con la madre tierra? Pues, bien: el hecho es que deja un establecimiento agrícola en estado de prosperidad, y eso habremos ganado.

Aquello de que, dueños del terreno, en un gran extensión del país, pueden, como vulgarmente decimos, *alzarse con el santo y la limosna*, es decir, atentar contra la integridad é independencia de la Nación, es un temor pueril. En la historia de la inmigración en América, no hay precedente que pueda justificarlo. Y, además, bien se puede, en el señalamiento de los lotes, proceder de manera que las pertenencias de la Empresa, alternen con las que la Nación se reserva para su dominio.

Sea de esto lo que fuese, la verdad es que se palpa la necesidad de una inmigración colonizadora. Y no se diga que el Estado mismo puede proveer á esta necesidad inaplazable creando colonias en determinados lugares de los que hoy están en completo abandono, pues se puede poner de manifiesto que no hay, en la Nación, elementos para tal empresa. Calcúlese la extensión del territorio con relación á la probable población del Ecuador,—escribimos *probable* ya que no existe ningún dato oficial estadístico al respecto,—y se verá la imposibilidad de llevar colonias á los bosques del Oriente y á las malsanas selvas del Litoral. Un escritor guayaquileño, de opinión autorizada en puntos semejantes al que es materia del presente estudio, decía, no há mucho, y con sobrada razón, que lejos de estar pensando en colonizar el Oriente y sacar de él algún provecho, con recursos propios, debemos fijarnos en que las planicies andinas y buena parte

del Litoral están casi despobladas, incultas, desamparadas, y que es justo y natural atendamos primero á lo principal. Es exacto: quien haya viajado por el Interior de la República se habrá admirado muchas veces de caminar leguas y leguas, jornadas y jornadas, por lugares férciles, de excelente terreno, bañados por el sol de los trópicos que todo lo fecunda, sin hallar en el camino poblaciones chicas ni grandes, á veces ni alquerías, y sí sólo de cuando en cuando, separadas por distancias enormes, una que otra cabaña de infelices indios pastores. Nuestras mismas ciudades son poco populosas, y es de ver el silencio, la calma, ese como recogimiento místico de santa pereza y de sano abandono que reina en calles medio desiertas . . . ¿Dónde, pues, el excedente de la población, para empujarla á la conquista del pan, entregándola gratuitamente los terrenos baldíos? Si los campos que circuyen las primeras ciudades, si las grandes haciendas formadas en el tiempo de la Colonia, y que cuentan con poderosos recursos, gracias á la esclavitud de la raza aborigen en ese pacto infame que se llama *concertaje*, carecen de operarios en número suficiente; si con un jornal relativamente subido no los tiene el Ferrocarril del Sur y se ha visto obligado á traer negros jamaíquinos; si una de las grandes dificultades para las construcciones urbanas es la falta de brazos, ¿vamos á irnos al Oriente, al Occidente, al Sur, millares de ecuatorianos, hacha al hombro, para levantar allí el hogar y formar el núcleo de nuevas ciudades? Son sueños del egoísmo: la sordidez del avaro que aprieta entre sus aceradas uñas el dinero de que no goza ni le sirva para nada.

No, compatriotas: esa es una mala lógica, una lógica perversa. Demos con liberalidad, démoslo todo, ya que nos lo piden para hacer en beneficio de la Nación una labor á que nosotros, por escasez de fuerzas y falta de medios, no podemos arrimar el hombro. Demos, sin cicatería ni roñosidad, tierras incultas para que sean cultivadas, regiones salvajes para que sean pobladas, terrenos olvidados, para que en ellos sea hecha la luz de la civilización y del trabajo. ¿Quién saca provecho? No nos fijemos en la ganancia del obrero, sino en el gran beneficio que reporta la Patria!

Somos indolentes por carácter, por atavismo, por educación, y esa indolencia nuestra está justificando y haciendo necesarias las propuestas de capitalistas extranjeros. Y si no es así, tened la bondad de decirnos: ¿cuántos son los ecuatorianos que han formado establecimientos

agrícolas á orillas del Napo, en la ribera del Curaray, á las márgenes del Santiago? ¿Cuántas y cuáles son las haciendas levantadas por el esfuerzo de nacionales en los terrenos baldíos? Cuánto valen? qué producen? Hay un ejemplo reciente. Con motivo de la celebración del contrato del Ferrocarril de Bahía, los terrenos eriales de Santo Domingo de los Colorados merecieron llamar la atención de muchísimos ecuatorianos.. Las denuncias llovieron, formáronse sociedades explotadoras.... y hasta ahora no pasan de cuatro los establecimientos planteados. Este sólo hecho da la medida de toda una situación, respectivamente á lo que venimos hablando.

Finalmente, una última consideración en este asunto de explotación y colonización.

El *desideratum* nacional, el gran *desideratum*, en tratándose del Oriente, ha sido la construcción de caminos que cómoda y rápidamente nos conduzcan á él. Las empresas se han multiplicado, los Congresos han expedido leyes, celebrado contratos los Gobiernos, y gastádose, en fin, mucho dinero, y los caminos no parecen!.... Si la empresa del Ferrocarril á Zaruma lleva seis ú ocho mil familias a las selvas del Marañón, ¿no es natural suponer que lo primero en que se ha de pensar es en el medio de conducir las á su destino? Hoy sólo se puede entrar á esa región á hombros de salvajes, pasando grandes trabajos y no pocos peligros de muerte; y de ese modo no se pudiera llevar á los inmigrantes, porque aquello representaría una enorme suma de dinero. Es claro que la Nación ayudaría á la construcción de un camino, suponiendo que la empresa del Sr. General Franco no tuviera el debido coronamiento, pero también es evidente que habría que contar con el concurso de los caudales de la empresa, interesada como la que más en la construcción de una vía que le pusiera en condiciones de trabajar con éxito. Pues sin medios de comunicación, dado el caso del establecimiento de colonias, no vemos la manera de aprovechar el trabajo de estas y proveer á su subsistencia.



A nadie se le oculta que en todo este proyecto ferrocarrilero, además de la explotación de los terrenos materia de las páginas anteriores, anda por medio un objeto pu-

ramente industrial. El hecho mismo de unir un puerto del Pacífico con el distrito minero de Zaruma, lo está revelando: tratase del trabajo de minas.

En este punto, el Sr. Chambost no pide concesión alguna, como todos los que le han precedido en propuestas semejantes. Se ha limitado sencillamente á pedir la garantía de las leyes en vigencia, durante los cincuenta años del contrato, para las minas y propiedades mineras de la Empresa. Casi estamos por decir que tal base está por demás y peca de redundante, ya que la ley se hizo para todos y ampara y define el derecho de cuanto cae bajo su jurisdicción, pues no vamos á suponer que el Sr. Chambost, con aquella cláusula, pretenda limitar la soberanía del Estado en orden á la revocación ó mejora de sus instituciones, ni es creíble que el Estado haga leyes nuevas por sólo el gusto de perjudicar al Sr. Chambost.

Nuestro Código de Minería, expedido por el Congreso de 1886, es simple y corto. El determina todas las circunstancias y soluciona todas las dificultades que pudieran suscitarse en el uso de las minas y en el derecho de propiedad. No vemos, pues, razón alguna para creer en la necesidad de su reforma, á lo menos en su parte sustancial.

Lo que conviene al asunto que estamos tratando es averiguar lo siguiente: ¿Tenía el Sr. Chambost, ó la Empresa que representa, necesidad de ofrecer un ferrocarril á la República, sin gravamen alguno, para ser propietario de minas, bajo la garantía de la ley vigente?—De ninguna manera. «Toda persona capaz de poseer en el Ecuador bienes raíces, — dice el artículo 21 del citado Código, — puede adquirir minas por todos los medios legales.» Y en las excepciones que luego puntualiza no están, por cierto, comprendidos los Extranjeros ó los sindicatos Extranjeros. Y es digna de llamar la atención la particularidad de que la adquisición de minas, á pesar del mayor número de formalidades de sustanciación, es más fácil que la adquisición de terrenos baldíos; no cuesta nada como precio de compra, y no pagan un solo real como contribución fiscal ó municipal (Art. 211) los productos de las minas que se elaboren. La cuestión era, pues, muy fácil para el Empresario: hacer los denuncios legales, y ponerse al trabajo: con esto habríase evitado el gasto de un ferrocarril, y, sobre todo, correr la aventura de una propuesta de contrato ante un Congreso del Ecuador, que ya es cosa de pensarlo maduramente

Y vienen los argumentos.—«Pues si dinero tiene el Sr. Chambost y se trata nada más que de dar salida á productos mineros de Zaruma á Machala ó Santa Rosa, ¿á qué proyectos de contrato? á qué concesión de tierras? A él le aprovecha el ferrocarril, pues hágalo de su cuenta, sin intervención del Estado, que, entre Zaruma y Santa Rosa maldito el tráfico que puede tener ni la necesidad de locomoción rápida».....

Esto se hallaría dentro del límite de las objeciones razonables y atendibles, si se ha de considerar únicamente en la estrechez del negocio particular; pero téngase entendido que el tal ferrocarril puede servir muy bien de primera base de una red que una Santa Rosa con Loja, Zaruma con Machala, Machala con Cuenca, por la hoya del Jubones y el valle del Yunguilla, Cuenca con Loja, Azogues con Cuenca y Azogues con Huigra, es decir, con Quito, mediante el Ferrocarril Trasandino. No decimos que esto se hará fácilmente, ni en diez ni en veinte años; pero puesto el primer fundamento, ya el resto no es cosa sino de perseverancia. Recuérdese que está en explotación el ferrocarril del Puerto Bolívar, que se extenderá hasta el Pasaje, recuérdese también que se han hecho como tres concesiones, de 1883 á esta parte, para la construcción de un camino de fierro de Machala á Cuenca, que vendría á constituir la verdadera preponderancia en el Sur, de las provincias azuayas, cuyo puerto propio sería Machala con preferencia á Guayaquil. Nada es imposible, y quede constancia que sólo consideraciones de un orden muy secundario y de carácter personalísimo, y la competencia del Sr. Harman, desastrosa é insostenible por circunstancias que nadie ignora, hicieron naufragar en el Congreso de 1901 el Proyecto del ciudadano americano Sr. Jorje Monford, igual al del Sr. Chambost en su objeto, aunque con exigencias de pago de intereses y concesiones mineras, después de haber sido aprobado en la Cámara de Diputados. Y ese proyecto se titulaba «Ferrocarril de ZARUMA Á LOJA. Ya se ve, pues, que hay antecedentes para soñar en la red ferrocarrilera que una gran parte de la República. ¿Acaso no se pensó, hace pocos meses en el ramal de Huigra á Azogues? y Azogues se halla á 35 kilómetros escasos y de terreno plano, de la capital del Azuay.

—«Ah, pero no sólo quiere ese francés los terrenos baldíos, sino también las minas de Zaruma! ». . .—¿Y qué? No solicita privilegios, prerrogativas, excenciones, no pi-

de siquiera que se le conceda la exclusiva de tal ó cual cantidad de terrenos auríferos ó de otro mineral cualquiera. Se reduce á invocar la protección de la ley. El adquiere por medios legales, cuéstele ó no le cueste su buen dinero, y el Estado se halla en el deber de garantizar esa propiedad, favorecer ó impulsar aquel trabajo. Es todo.

En la concesión de minas vamos teniendo el mismo incalificable egoísmo que en la de terrenos nacionales. Si no podemos explotar esos terrenos, en cambio tampoco podemos laborear esas minas, y váyase lo uno por lo otro; pero ¿darlos á quienes pueden hacerlos productivos? De ningún modo. Sacamos por delante lo que los españoles llaman *el pendón de las Navas*, esto es, el puntillo nacional, las quisquillas de casa adentro, y con clásica quijotería rehusamos todo arreglo. Esta es una demencia; pero ¿cómo vamos á variar de carácter y de costumbres?

Y resulta que tan necesitados estamos de que se colonicen y exploten por capitales extranjeros aquellos terrenos, como de que se laboreen y exploten esas minas.

Lo sabe el mundo industrial: en el Ecuador hay yacimientos de casi toda clase de sustancias minerales: desde el petróleo hasta el carbón de piedra, desde el hierro hasta el oro; y sin embargo de esta riqueza fabulosa y enorme, ¿qué provecho sacamos del oro, la plata, el hierro, el cobre, el mármol, el carbón, etc., etc., etc.? El mismo que nos rinden los bosques incultos, con sus ricas maderas, sus sustancias apreciadas, su variada flora y su fauna no despreciable y la inmensidad de sus campos propios para la fecundación más estupenda. Es decir, cero.

¡Y todavía andamos pregonando esa riqueza del suelo, vendiéndonos como el pueblo en cuyo seno se encuentran las mayores fuentes de producción, cuando en realidad somos bien pobres, á causa de la proverbial rutina y de la pereza también proverbial. Somos el dragón de la fábula, que custodiaba un tesoro en una caverna: ¿para quien el tesoro? Para nadie. . . .

No obstante lo dicho, creemos que la base tercera, única que se refiere á minas, no asustará á nadie ni encontrará ningún género de resistencia.

Y concluyamos estos ligeros apuntes.

VI

Nos parece excusado repetir que las demás concesiones y garantías pedidas por el Empresario no merecen ser estudiadas, ya que ellas son las de uso y costumbre en contratos de esta naturaleza. Pero sí pondremos de manifiesto una cosa que realmente ha de llamar la atención de los que están acostumbrados a ver un embrollo en cada propuesta de éstas, y es á saber: la sencillez y claridad del proyecto. Está al alcance de todas las inteligencias, aun de las menos favorecidas, y la puede explicar un niño. Nada de *Stocks de la Compañía*, ni *Stocks preferidos*, nada de limitaciones, nada de misterios, de *calembours* financieros, que han dado margen á tantos desacuerdos con la Compañía del Ferrocarril-Transandino y han quebrado la cabeza de los mismos Ministros de Gobierno, de los cuales uno hubo, el difunto Sr. Dr. Valdivieso, que en el Congreso de 1898, al ser interpelado por la Cámara de Senadores, dijo paladinamente que *no había comprendido el contrato*. . . . Aquí todo es simple, todo claro: se da un ferrocarril en cambio de una concesión de tierras del Fisco, con la condición, para el concesionario, de colonizar esas tierras en un lapso de tiempo determinado, á riesgo de que ellas vuelvan á poder de la Nación, caso en el cual el Ferrocarril resultaría perfectamente gratuito, ya que la cuestión minera no vale la pena de ser considerada.

De aceptarse la propuesta, como no dudamos será aceptada, tendríamos pues:

- 1º. Un ferrocarril;
- 2º. Explotación de bosques nacionales;
- 3º. Colonización mediante inmigración agrícola;
- 4º. Explotación de minas.

Todo esto representa un gran adelanto para el país, . . . y no le cuesta un centavo, no le importa sacrificio alguno, como dejamos demostrado, sino que, bien al contrario, se solucionan, sin ningún esfuerzo por parte del Ecuador, algunos problemas á los que está ligada su grandeza futura.

Indudablemente, habría sido mejor que el esfuerzo partiese de los ecuatorianos mismos, pero también hemos manifestado la imposibilidad en que nos hallamos de hacerlo, y el cómo se imponen las energías y los capitales extranjeros.

Muchos sueñan con la acción gubernativa, con el trabajo del Estado; pero este es un viejo error. El Estado, en estas cuestiones, después de asegurar su derecho eminente y sacar á flote la soberanía, no puede ni debe tener sino una participación indirecta, la que emana de las garantías que da y de las concesiones que presta: lo demás es obra de la iniciativa particular, de la fuerza del dinero y del espíritu de empresa. A favorecerlos deben tender eficazmente las Administraciones públicas, y buscarlos y hallarlos es un hermoso trabajo de los ciudadanos patriotas que tienen en sus manos el destino de las naciones.

Quito, 1º. de Octubre de 1903.

