



1802

LA GACETA DE QUITO

QUITO

IMPRESA DE SANZ.

1802.

Anónimo - M. L.



LA EXPERIENCIA

ES MADRE DE LA CIENCIA.

Para corroborar lo que he dicho en varios escritos publicados desde el año 1869 hasta el 90, tomo del Mensaje de S. E. el Presidente de la República lo que sigue:

.....

ORBAS PUBLICAS.

---- "De los tres contratos de ferrocarriles aprobados por el último Congreso, dos han caducado, el de Guayaquil á Bahía y el de Machala á Cuenca.—El tercer contrato para el ferrocarril de Durán á Riobambamba está ante los tribunales para la prosecución del juicio arbitral sobre su caducidad, sin perjuicio del juicio entablado para el secuestro de dicho ferrocarril.—Por esta razón corre á cargo del Ministro de Justicia y se tratará de él en la sección correspondiente á ese ramo."

"Este triste resultado hará ver si hubo alguna razón para que os dijera en el último Mensaje "nunca he creído en la pronta conclusión de los ferrocarriles, y el resultado de los seis contratos para éstos

ha arraigado en mí la convicción muy antigua de que debemos de pensar con preferencia en reparar los caminos de herradura existentes, sobre todo el principal entre el Chimborazo y la costa, así como los que unen las diversas capitales de provincia desde Loja á Tulcán” -----

“No creo que nuestros ferrocarriles puedan construirse con dinero del Fisco, sino mediante el crédito, y opino, por tanto, que los pocos fondos disponibles deben destinarse ante todo al perfeccionamiento de las vías de comunicación existentes y á la refección de la carretera. Por eso me he contraído ante todo al camino entre el Chimborazo y Babahoyo, cuasi perdido desde que lo construyó el Sr. García Moreno, y único por el cual se hace el comercio desde la conquista -----

“Me es sensible comunicaros el abandono del camino de Quito á Bahía de Caraquez que el empresario de la proyectada línea férrea entre ambos puntos debía mantener en buen estado. Aun la parte trabajada hasta Santo Domingo, la mas costosa y difícil, se halla en riesgo de perderse á causa de esa contrata; pero resuelta ésta, debe por lo menos evitarse á todo trance la completa destrucción de aquel camino. Ese abandono es otra prueba de que “con menos fiebre de ferrocarriles hubiéramos tenido tiempo há buenos caminos de herradura.”

“Quiera Dios que no corra la suerte del contrato Finlay y Wiswell la nueva concesión que hizo el último Congreso al Sr. Bernardo Flemming respecto al camino de Ibarra al Pailón. Al pie de éste puse mi firma únicamente para evitar se repitieran los gratuitos rumores de supuesta oposición á esa vía que se esparcieron en 1889, y me obligaron á hacer dirigir por el Sub-secretario de lo Interior la carta donde se pone de manifiesto que la *Compañía de tierras baldías del Ecuador* debe contribuir á la apertura

de ese camino; pero que no contribuirá mientras espere se haga con dinero ecuatoriano)" -----

Todo esto dice el Sr. Dr. Antonio Flores fundado en la experiencia, porque, tiene conocimiento práctico de los asuntos de Estado por el ejercicio en ellos. Conoce á los hombres, porque, está versado en el trato de las gentes, y porque posee, un conjunto de observaciones, comparaciones y deducciones emanadas de multitud de hechos recopilados con inteligencia.

Por tanto, me honro con la idea de que mis indicaciones han estado en lo justo, como lo comprueban los asertos de un hombre ilustrado, cuyos méritos no pueden negarse.

Por consiguiente, voy á reproducir algo de lo mucho que he escrito, para que se vea la conformidad de ideas y se contemple: ~~ES~~ *el conjunto de desengaños, lecciones duras y reglas aprendidas muy á costa de la Nación, todo á consecuencia de los contratos* ~~SI~~

En "El Ocho de Setiembre" de 1878. año 2º Nº 65 dije: -----

Sabido es que desde Quito hasta el pueblo de Sibambe se halla hecha la carretera en una longitud de doscientos setenta y tres kilómetros y que al concluir los tres puentes que están en obra en la provincia de León, quedará expedito el paso para los carruajes: entre Sibambe y Zhilicay debe hacerse el camino de herradura en una distancia de diez leguas, donde hay más de tres casi concluidas, pues, aún están hechos los puentes y acueductos necesarios, y en las seis restantes, se halla abierta una trocha con la pendiente para ferrocarril, la cual puede convertirse en un magnífico camino de herradura: por último, desde Zhilicay hasta Yaguachi debe quedar definitivamente concluido el ferrocarril, pues no hay inconveniente para éllo, por ser el suelo plano y corta la distancia que media entre Zhilicay y el punto

hasta donde hoy avanza la locomotora. Además es también muy fácil, y sería muy ventajoso, llevar á cabo el camino ya empezado entre el cantón de Cañar y el sitio de Zhilicay; de modo que ese sitio vendría á ser la estación central del ferrocarril, donde, como á un puerto, afluirían los traficantes de todos los puntos de la República: desde él avanzaría la vía férrea, según lo permitieran los recursos de la Nación, hasta montar la difícil cordillera.

No será por demás que indique algunas de las ventajas que pueden resultar del camino provisional, y son las siguientes: —1.^a al avanzar el ferrocarril hasta Zhilicay, desaparecerían, de hecho, las penalidades que hoy se sufren, viajando para Babahoyo por sabanas húmedas y mal sanas, que hacen mil víctimas cada año: —2.^a se aumentarían los fondos públicos, porque cobraría mayor impulso el comercio, y establecida la aduana de sales en Zhilicay, hubiera mayor consumo de ese artículo, por la facilidad del transporte y porque no se suspendería la venta en la aduana, durante la estación lluviosa; —3.^a se daría un valor incalculable á una grande extensión de tierras, las que hoy solo sirven de pasto á las fieras: Zhilicay, por ejemplo, es un hermoso campo de férax terreno con abundancia de agua y benigno clima: en sus inmediaciones se encuentran huertas de variados y esquisitos frutos; si en él se estableciera una estación del ferrocarril se transformaría la superficie de esa tierra en un inagotable manantial de prosperidad y riqueza, pues sería un establecimiento comercial que ligara el mayor número de poblaciones de la República: allá irían los productos de la agricultura de los pueblos del interior, y desde Zhilicay hasta Yaguachi se multiplicarían los plantíos de cacao, café y más artículos de exportación: sólo así nuestro-

comercio tomaria el incremento á que está llamándole el progreso, dejando esa existencia lánguida, monótona y estéril en que hoy yace: — 4.^a se haría un trabajo preliminar aún respecto del mismo ferrocarril, porque se tomarían datos seguros para levantar los planos y calcular los presupuestos, practicando con facilidad estudios repetidos sobre todo el trayeto:—5.^a todos los viajeros llegarían á conocer el descenso de la cordillera, y viendo, por una parte, que era posible ojeutar la explanación hasta poder tender los rieles, y palpando, por otra, las ventajas del ferrocarril; no hay duda que se despertaría el entusiasmo público y con enérgica actividad se procuraría dar cima á tan grandiosa empresa.

En el estado que actualmente se encuentra la obra juzgo que no pudiera hacerse un contrato ventajoso con empresarios extraños; pues la dificultad con que se cruzan las escarpadas peñas, multiplica en sumo grado los inconvenientes, tanto que hombres capaces de juzgar sobre la materia, han quedado sorprendidos al contemplar las breñas de nuestras cordilleras y han calificado de imposibles, obras que no pasan de tener dificultades comunes en las construcciones de las vías férreas. Nuestro ferrocarril lo equipararían quizá con el de La Oroya y probablemente el presupuesto de gastos ascendería entónces á muchos millones de pesos como ha costado aquel, y la colección de tal suma, relativamente á nuestro país, es hoy un verdadero imposible. Sólo el camino provisional que indico pondrá las cosas en su verdadero punto de vista sin aventurar los caudales de la Nación.....

Considero también como un hecho de barbarie el que se continúe viajando á la importante provincia del Azuay por las cumbres de la cordillera de este nombre, donde no sólo se congela el agua, sino también la sangre de los infelices traficantes.....

Si el ferrocarril avanzara como he dicho sobre el puente de Chimbo y se hicieran algunas refeciones en el camino que conduce á Cajabamba, cruzando el hermoso valle de Pallatanga seguro estoy, de que todos los viajeros de los pueblos del Interior preferirían á todo trance ir á la estación del ferrocarril, ya sea por Sibambe ó ya por Pallatanga. Entonces fuera indispensablemente necesario que se ejecutara el ramal de carretera desde San Juan hasta la ciudad de Riobamba cuyo costo es sumamente pequeño.....

Con el título de "*Antes Quitenses*" he publicado varios opúsculos. En el N^o 2^o de éstos dije:-----

La comunicación entre las dos zonas de la región cisandina sería sumamente fácil en la época de verano, si se hicieran esfuerzos para que desaparezcan algunos obstáculos que hoy embarazan el paso; porque el mal estado de los caminos vecinales depende más del abandono en que están, y no de las quiebras del terreno: se ha dejado la construcción y entretenimiento de dichos caminos al cuidado de los pueblos, faltos de esfuerzo y de la uniformidad de vida, y naturalmente las vías de comunicación están en un estado lamentable, ora por decidia, ora por ignorancia, ora por flojedad y hasta por preocupación. De modo que si el Gobierno hiciera clasificar los caminos vecinales, formar itinerarios circunstanciados, que expresen el número de kilómetros que comprenden, los puntos á que conduzcan y el estado en que se encuentran actualmente, así como el grado de interés que tengan; y para su mejora y entretenimiento diera disposiciones convenientes, á fin de aprovechar del trabajo de los mismos pueblos interesados; prestaría un bien positivo á la Nación; porque nuestras masas podrían sostener en la época de verano un activo comercio entre el litoral y la sierra.

Pero debemos reconocer también que, en la es-

tación lloviosa, no queda un solo camino transitable á caballo, ni será posible que lo haya mientras no se construya alguno con todos los requisitos que prescribe la ciencia. He aquí el motivo porque he fijado mi atención en el camino que conduce á Babahoyo.

Para apreciar la utilidad relativa de este camino, importa tener presente la posición topográfica y la extensión del territorio, la repartición de su población, la cantidad y naturaleza de sus producciones y la suma de sus necesidades.

Este camino atraviesa la región Cisandina y va á terminar en la plaza central de la zona costanera; á élla han concurrido desde tiempo inmemorial, á proveerse de lo necesario para la subsistencia, todos los habitantes de las poblaciones circunvecinas; así, el puerto de Babahoyo es de alta importancia para los pueblos de la región cisandina y la zona costanera, y al no abrir desde ese puerto un buen camino que empalme en Chuquipogyo con la carretera Nacional ó el ferrocarril del Sur, sería desechar la mas preciosa vía que nos ha concedido la naturaleza.

Entre Babahoyo y Riobamba es preferible la construcción de una carretera, porque cruza por un país esencialmente agrícola, donde importa diseminar la población y donde es más útil que se establezcan los trasportes baratos antes que los trasportes rápidos, á fin de proteger la inmigración ó circulación de los hombres de la región cisandina á la zona costanera. Nuestras masas están acostumbradas á viajar á Babahoyo, no obstante los terribles inconvenientes que en la actualidad presenta esa vía, y al encontrarla expedita, penetrarían por élla y procurarían fomentar el comercio entre la región cisandina y la zona costanera y aún se dedicarían á cultivar las tierras incultas de ese territorio.-----

En el N° 3° dije:

En el estudio de los medios para alcanzar algún género de adelanto social, es preciso establecer ciertos principios que lleven la prueba en sí mismos.

Admitidos dichos principios, con entera confianza, la inteligencia tomará posesión de la verdad, y ellos servirán de punto de partida á las investigaciones y llegarán á ser condición necesaria. He aquí algunos principios relativos al asunto sobre el cual versa mi discurso:

1° La verdadera riqueza de un país consiste en los productos de su suelo; el hombre vive de la tierra y élla es la única que le proporciona los alimentos de cada día y las primeras materias con que cubre su desnudez. Así, es preciso desmontar las selvas, cultivar y embellecer las tierras reputadas por inhabitables; crear recursos para millares de familias y difundir la industria y toda clase de auxilios en los campos. Será por consiguiente previsora medida la de ocuparse en investigaciones topográficas y geológicas y hacer el concienzudo estudio de las tierras y de las aguas, que mas tarde ó mas temprano, tendrán que ser habitadas y surcadas por el vapor.

2° Con buenos caminos vecinales se unirán los pueblos esparcidos en las diferentes partes del territorio, se estrecharán los lazos sociales, participarán en común de su industria, riqueza y bien estar, se establecerá mejor la Nación, y se le dará aquella unidad que ha de ser resultado de la igualdad en hábitos, necesidades y costumbres, obra siempre del frecuente trato que las relaciones comerciales establecen. Por eso se ha dicho y con razón, que el comercio interior es el mayor movimiento de la riqueza pública de un país.

3° Para impulsar las naciones hácia el progreso, el ferrocarril es el motor más activo y más

enérgico de cuantos se pueden poner en acción. El nuestro sería el medio más adecuado para desarrollar la riqueza embrionaria del país, porque llevaría los productos de la industria de toda la comarca, à semejanza de un río que, en unión de sus aguas, conduce al Océano las de sus tributarios. Pero aquello pudiera acontecer si los caminos provinciales y vecinales estuvieran tan expeditos para el tránsito público, como lo están los cauces de los ríos para el curso de las aguas. De otro modo la corriente del comercio asemejaría à la de un arroyuelo, que corre sobre un vasto lecho de esérril arenal.

4º Nos hace falta un primer agente que dé impulso à la vasta máquina social con el movimiento y juego de sus más remotos y distintos resortes; ese móvil debe ser la acción constante de muchos hombres consagrados à procurar el adelanto del país, mediante la afanosa investigación de los principios científicos y la enérgica aplicación de las fuerzas intelectuales y físicas, es decir que debemos formar asociaciones para dar ocupación à millares de hombres que viven à expensas de otros y salvar el país de este profundo mal, que seguramente es el que está causando nuestra ruina.

5º Todos saben que los pueblos progresan con lentitud, procurándose únicamente y en primer lugar los bienes positivos y posibles, para cuyo logro necesitan fé, constancia, resignación y austeras meditaciones. Con especialidad se requiere método, y observarán éste, si reducen gradualmente las operaciones complicadas à otras mas sencillas y si partiendo de las cosas mas fáciles tratan de llegar à las mas difíciles. En esto se cifra la perfección de la habilidad humana, y la observancia de esta regla es absolutamente necesaria en todos los procedimientos del hombre.

El negar todo esto, fuera, como dice un célebre

escritor, "extinguir en sí mismo hasta el último esplendor de la razón y señalarse un puesto entre los brutos" -----

En consecuencia, le es útil al hombre estudiar atentamente el curso de las aguas, en sus diversas direcciones, observar las quiebras del terreno, fijarse en las veredas que estando ocultas y desadvertidas pueden mas tarde trocarse en caminos de importancia, y dedicarse en una palabra al exámen detenido de la hidrografía y topografía del país. Resultado de este afanoso trabajo sería la evidencia de la facilidad é importancia de los caminos vecinales y para que éstos no sean un problema deben darse leyes sabias y buenas, y de práctica aplicación sobre todo.---

En el N^o 4^o dije:

Parece que una de las primeras necesidades del hombre debe ser el reconocimiento de su morada y el estudiar todas sus partes, á fin de sacar de este estudio, cuantas ventajas puedan conducir al mejoramiento de nuestro bienestar. Pero como la mayor parte de nosotros vivimos en este mundo, sin darnos cuenta de nuestra situación, sin preguntarnos, cuales son las formaciones del suelo que pisamos, que extensión tiene el país, que ríos facilitan nuestras comunicaciones, que cordilleras nos interceptan de los mares &ª, claro se está que jamás adelantaremos en el conocimiento de este bello país.

Yo computo que ese estudio no es tan difícil, porque he recorrido casi todo el país, he visitado todas las ciudades, pueblos, aldeas y aun las cabañas he trepado á la cima de la cordillera por los ramales y contrafuertes de ambos flancos, he penetrado en las cuencas de los ríos y abriendo trochas dilatadas he reconocido sabanas vastísimas.

De modo, que ese conocimiento despertó en mí la idea de buscar pasos adecuados para trasmontar

nuestras cordilleras, y marcados se hallan éstos en Mojanda, Cruces, Ganquis, Danas, Chontal, Azuay, Piñas &ª; pero como los senderos abiertos en esas comarcas serpentean en toda la zona. Mal proceden los hombres que, calificando esas tortuosas veredas como el trazado definitivo de las líneas, toman empeño por menguar la reputación de quien ha trabajado, no por ambición de gloria, ni por mezquino interés particular, sino puramente por amor á la ciencia.

Por cierto, á fin de no cortar el hilo de mis observaciones, me he visto varias veces en el caso de presentar el proyecto con reserva; porque algunos empleados públicos no aceptando otra idea que la de su capricho ó conveniencia individual, me negaban todo auxilio; pero aún en ese caso, he procurado hacer algo en beneficio del país; así, para mejorar el camino de Guaranda á Chuquipogyo, presenté dos líneas, la una con gradiente de carretera por la vía de Angajaca y la otra puramente para camino de herradura por la vía Totorillas ó la Chorrera. Cualesquiera de ellas quise trabajar por empresa, pero habiendo observado el Dr. Angel P. Chaves que el presupuesto de diez mil sucres, era excesivo respecto del camino de herradura, rechazó la propuesta el Dr. José Mª P. Caamaño, Presidente entonces de la República.

Los móviles que he tenido y tengo para estudiar la configuración del país con tan detenido examen son: 1º cooperar á la apertura de nuestras vías de comunicación, y 2º llevar adelante la idea de dar á la estampa un tratado Oro-hidrográfico de los "Andes de Quito", Así, mis aspiraciones están concretadas á procurar los medios necesarios para la realización de la obra comenzada, y por eso no ambiciono los destinos que cuartarían la libertad de recorrer el territorio cuando las condiciones atmosféricas

ricas permiten hacer operaciones geodésicas u observaciones científicas. Por consiguiente, no deben temer los hombres, nimiamente escrupulosos, que mis indicaciones entrañen ideas de interés personal.....

Yo juzgo que la construcción de los caminos debe ser ordenada por el Congreso, señalando fondos de ramos determinados. La comisión científica debe ocuparse de llenar los requisitos de estudio y con vista de los documentos presentados por élla, debe el Presidente de la República mandar la ejecución de los referidos caminos. Así, el trabajo de cada obra pública, sería una ley de la Nación, que nadie pudiera infringirla.

Esto es preciso, porque de otro modo, continuáremos con el pernicioso sistema de que un Gobierno ha de abandonar la obra comenzada por otro, lo cual es un profundo mal económico que debe llamar seriamente la atención de los HH. Legisladores, para evitar la pérdida de los caudales públicos, en los caminos que abandonan los Gobiernos, talvez, por emulación, capricho, ó quién sabe, qué miras particulares.....

El servicio de exploración debe hacerlo una columna de soldados.

Los contratos de las obras que el Gobierno quisiere ejecutar por empresa deben celebrarse con vista del presupuesto, planos y perfiles presentados por la Dirección general de Obras Públicas.

Debe prohibirse que los miembros de la comisión científica, tomen parte en los contratos.

Estricta responsabilidad debe gravitar sobre los Ingenieros respecto de los trabajos que se les encargare. Para todo esto debe darse un reglamento especial

Me parece que no hará la Nación mayor sacrificio organizando el cuerpo de exploradores, porque con lo poco que se gasta en dos compañías de la

guarnición, hubiera lo suficiente para conservar el número necesario de trabajadores y estudiar una después de otra, las líneas de los caminos. Por otra parte, esos hombres acostumbrados á las fatigas de las penosas exploraciones, serían soldados útiles aún para el servicio de una campaña

EN EL MANIFIESTO DIRIGIDO AL CONGRESO DE 1890

DIJE: -----

Al hablar de este asunto, no puedo por menos que sentir la pena de mi imprevisión, el desencanto de mis ilusiones y la pérdida de mis esperanzas; porque figurándome que el Gobierno acogería la idea de abrir primero los caminos de herradura convergentes hácia el ferrocarril, los transversales hácia los puertos de Chones y Babahoyo, la carretera de Quito á Ibarra; que haría refaccionar la carretera García Moreno y estudiar concienzudamente el territorio de la República, para emprender en la construcción de los ferrocarriles más útiles; me afané en hacer detalladas y penosas exploraciones, en abrir trochas extensas, en construir puentes atrevidos y salvar las mayores dificultades en las líneas que comprendían mi proyecto

Dije que á instancias mías acordó el Concejo Municipal de Latacunga, pedir á la última Convención Nacional la apertura del camino de Sicchos, según reza el decreto de 14 de Abril de 1884.

Al tratar de este punto, siento una justa indignación, viendo un cúmulo de leyes y órdenes gubernativas sin eficacia, y también disposiciones dictadas para el adelanto del país, condenadas al olvido, como si fueran palabras de vana significación

----- Mis gastos personales no los he tomado en cuenta en ésta ni otras exploraciones. Así ellos quedarán compensados con la satisfacción interior que siento al saber que poseemos vastos é inagotables recursos, aunque en embrión.

De modo que si nuestras escasas rentas no se destinaran á pagos prematuros y estériles, no al lucro de especuladores miserables, ni á satisfacer el hambre de la empleomanía, sino al fomento y desarrollo de nuestras riquezas, se vería que con los millones de hectareas de terrenos valdíos que poseemos tuviéramos para pagar una deuda seis veces mayor que la que hoy reconoce el Ecuador.....

Me hallaba en la ciudad de Ibarra de paso á las montañas de Lita, cuando recibí el Mensaje del Presidente de la República dirigido al Congreso de 85, Ví con sorpresa que inconsultamente iba á tratar el cuerpo Legislativo la difícil y costosa obra del ferrocarril del Sur, y me apresuré á trabajar una detallada exposición, pidiendo que se hiciera estudiar la línea, se formara el presupuesto y se aseguraran los caudales de la Nación.

Indiqué, además, las formalidades con que se celebran esos contratos en Europa y los Estados Unidos. Cuando regresé de mi incursión, el contrato estaba consumado y clausuradas las sesiones del Congreso, y el empresario había regresado á Guayaquil. En tal estado no me quedó otro arbitrio que manifestar al Sr. José M^a Plácido Caamaño, en conferencia privada, las desventajas del negocio, á fin de buscar algún medio que salvára el país de tamaño mal. En consecuencia, me ordenó el Gobierno que explorara el curso del río Chimbo y el paso de la cordillera y reconociera el territorio, á fin de ver si se hallaba una vía más pronta y cómoda para el ferrocarril,

Para dar cumplimiento á esa orden fuí estudiando desde Guaranda hasta el ferrocarril, las vertientes del río Chimbo: tuve una conferencia con los señores Kelly y Maliñouski, permanecí doce días en el cuarto campamento de la línea de Sibambe, y regresé á dar cuenta al Gobierno de mi incursión.

Por último, pedí al Presidente de la República

que me prestara apoyo para abrir dos trochas, la una desde la villa de Cañar hasta el puente de Chimbo, y la otra desde este mismo puente hasta San Miguel de Bolívar, pero como se negó á darme el auxilio solicitado, me puse á órdenes del empresario del ferrocarril y con sus recursos abrí la trocha denominada Kelly.

De este modo, he puesto de manifiesto los trayectos de las líneas convergentes hácia el puente de Chimbo. Yo desearía que una comisión compuesta de hombres sensatos, reconociera el territorio y entonces vería que la estación de Chimbo es más central que la que se pretende establecer en Sibambe. Computaríase también la utilidad que hubiera reportado el país al dejar esos caminos en estado que nuestras masas emprendedoras, hubiesen podido transitarlos sin inconveniente

Si quisiera reproducir todo lo que he escrito, relativo á este asunto, fuera necesario dar á la estampa un grueso volúmen, pero lo expuesto basta para demostrar que mis ideas no las han desechado, porque carecían de verdad, sino únicamente porque emanaban de persona desautorizada, como lo comprueban los pensamientos que he citado y también la práctica observada en los países civilizados, puesto que nadie ignora que para emprender alguna obra pública, mandan esos Gobiernos, levantar los planos, computar los presupuestos, y previo el estudio comparativo, de las ventajas é inconvenientes, acometen las empresas.

Al paso que entre nosotros, causa vergüenza decir, hacen 21 años que se comenzó la construcción del mentado ferrocarril del Sur y todavía no es bien conocida la parte de la zona donde se hará la explanación para tender los rieles.

Quito, Julio 9 de 1892.

M. L.