

## LA VERDAD SOBRE EL FERROCARRIL A CUENCA

por Remigio Crespo Toral.

El 3 de Noviembre último después de 15 años de perezosa labor, llegó la locomotora al Tambo de Cañar, recorriendo sesenta y nueve kilómetros de vía.

Esta obra que pudo, a lo sumo, realizarse en tres años, gastó para su ejecución doce años más.

Esta circunstancia, por sí sola, manifiesta la equivocación, por no decir otra cosa, del plan de obras públicas en el Ecuador, de la poquísima atención que se presta a los motivos económicos y a las preferencias nacionales, debidamente consideradas.

El ferrocarril al Tambo, no equipado todavía, ha costado siete millones, incluyéndose en ellos el gasto en una carretera de primera clase con valiosas obras de arte, en una sección desde Cuenca a Azogues y Biblián.

Se comprende perfectamente que, en quince años, se ha gastado, indebidamente, por concepto de administración, más de la tercera parte de los fondos destinados a la obra.

Además, ésta, hasta 1925, se hizo con dinero prestado por los Bancos, a los que hubo de abonarse gruesas sumas, por concepto de intereses.

El capítulo de filtraciones y desperdicios en este ferrocarril, comentado hasta última hora por escritores desaprensivos y nerviosos, no tiene sino mínima parte de realidad; lo que resulta inevitable en toda actividad de esta naturaleza, y más si se considera que los trabajos en su mayor parte, se efectuaron en zona desierta, en la que no era posible la comprobación efectiva y la prudente economía en las inversiones. Comparadas las del ferrocarril de Sibambe con las de otros resulta éste favorecido, en el balance de responsabilidades a cargo de empleados de gobierno.

No se comprenden en el descargo anterior los contratos con los Señores Vela y Villagómez y Dobbie y Simons. El primer contrato lo canceló el Gobierno de Julio y el segundo se rescindió por falta de cumplimiento de los contratistas. Así es como vino a resultar que la sección de Tipococha al Tambo—24 kilómetros—costase casi la mitad de toda la obra. La comparación, que es gran prueba, favorece a la administración de la Junta.

\* \*

No obstante tropiezos y deficiencias, el ferrocarril ha entrado en la región poblada del antiguo Azuay, dividido hoy en dos provincias.

Éstas se preocupan ardientemente de la continuación inmediata y eficaz de la obra, hoy dirigida por un cuerpo de ejército, a cargo del activo e inteligente Comandante Don Ricardo Astudillo.

Desde luego, el empeño se reduce a llevar la línea férrea hasta Biblián (40 kilómetros más o menos) de los que se han trabajado ya 7 de terraplenes.

Se requiere, primeramente, la localización definitiva de la línea, la organización de los trabajos y el dinero.

La parte construída hasta el Tambo representa enorme esfuerzo: se trata quizás del ferrocarril más difícil del Ecuador. En él, aparte costosísimas obras de albañilería y hierro, sorprenden atrevidos cortes abiertos, hasta de 50 metros y cortes cerrados hasta de 30, y túneles y rellenos de gran volumen.

La sección del Tambo a Biblián corresponde a un trabajo relativamente fácil, casi sin obras de arte, en terreno fácil, en que la topografía no demanda gran movimiento de tierra, por cortes o rellenos considerables.

\* \*

¿El ferrocarril ha de quedar arrinconado en el Tambo?

La crisis fiscal que puede ser más o menos cierta, no ha de llegar al caso de suspender una obra, eminentemente nacional y reproductiva, que además no se-

rá, como otras, una carga para el Estado. Hoy mismo, una línea trunca produce, en la explotación, tanto como cualquiera de las otras líneas del Ecuador, atentos su extensión y costo.

Este ferrocarril debe penetrar a una de las comarcas más pobladas de la República, en la que se halla la sexta parte de su población. Se impone ante todo la comunicación con los centros poblados, que por ello dan más rendimiento a la explotación de los caminos de hierro. A lo que debe añadirse que los pueblos del Azuay, industrializados casi en su totalidad, desempeñan un elemento valioso para incremento de la riqueza pública. Y por fin, es bien sabido que en ese territorio, existen innumerables yacimientos de minerales de toda clase, que no esperan sino el ferrocarril, para el desarrollo de empresas mineras, que se están ya organizando, con sólo la perspectiva de una locomoción rápida.

La misma facilidad de las comunicaciones improvisará las industrias fabriles, en un país donde abunda, además de la hulla negra, la blanca en numerosas hoyas hidrográficas.

\* \* \*

Allá en 1886, el Dr. Luis Cordero trazó el plan ferrocarrilero, significándolo con una T, cuyo árbol central, partiendo de Guayaquil, llegaría a la meseta andina, para derivar primeramente el brazo principal hacia Quito y después el otro brazo a Cuenca.

Han pasado muchos años, y el programa de ferrovías del ilustre patricio se convirtió en una F, que a la postre, alargaría una colilla de Sibambe adelante. . . .

Así han quedado las cosas.

El plan de obras y construcciones de los Gobiernos se ha reducido al mayor desconcierto, invirtiéndose las necesidades, al capricho de motivos de orden público, a la amenaza de pueblos levantiscos, al señuelo de intereses particulares.

Así es como las principales obras de carácter nacional se han postergado, para dar cabida a otras de

lujo, o de muy relativa utilidad y sobre todo a muchas de índole local y municipal, nunca superiores a las vías rápidas, eminentemente reproductivas.

En el Ecuador, pobre y trabajado por inclemencias del cielo y de los hombres, la más elemental prudencia aconsejaba preferir dos servicios: la educación técnica para desarrollo de la riqueza y la construcción de caminos modernos y de obras sanitarias. Pero se ha procedido a la inversa: primero los palacios, las construcciones voluptuarias, el lujo gubernamental, el oropel de la civilización, para sacrificar los intereses primarios, los fundamentales de la vida pública y privada.

El programa de ferrocarriles y carreteras no ha tenido una coordinación justa y cimentada en las verdaderas necesidades y las de más urgencia. De esta manera, hemos visto que, a lo largo de los ferrocarriles, se han habilitado carreteras, creando así el mismo Gobierno competencias de tráfico que menguan sus legítimos provechos.

Entre tanto, las verdaderas vías troncales que debían completarse, muchas no han merecido siquiera estudio, menos localización, para que los pueblos pudiesen abrirlas gratuitamente, siquiera en parte.

Se han gastado millones en instalar teléfonos, en alumbrado eléctrico de ciudades, en obras simplemente edilicias, desviando el empleo de los fondos públicos, de los preferentes menesteres de la locomoción, para circulación de la vida en todo el territorio.

Sin el atropello con que se ha procedido, tendríamos ya expedita la comunicación siquiera entre los principales centros de toda la República.

No es dable negar que se ha hecho, sobre todo en el gobierno del Dr. Ayora, un gran esfuerzo para recomposición del país. Desgraciadamente, el plan constructivo ha carecido de método, con que se debe operar también en la administración. Ya se ha dicho hasta la saciedad: primero es vivir, y para ello, mantener el sistema arterial de las comunicaciones en todo el cuerpo de la nación, sin congestionar el progreso de determinados sectores, acumulando fondos allí, en daño de otros centros amenazados de parálisis. La adminis-

tración ha de ser fórmula de justicia, para devolver a cada uno, siquiera en parte, lo que es suyo, transformándole en mejoras. Arrancar el sudor de unos para convertirlo en lluvia para otros, crea situaciones de rencor; y precisamente de tales procedimientos arranca el regionalismo, que no es otra cosa entonces, sino la defensa del interés personal, cuando no le ampara el derecho a cargo de los gerentes de la cosa pública.

No da resultado ni siquiera estudiar la urgencia y jerarquía de las obras públicas. Aunque ella imponga sus conclusiones, con toda la fuerza de la razón y de la conveniencia; es imposible convencer al provincialismo cegado por la muy respetable, aunque en ocasiones equivocada pasión de lo doméstico y local.

Si las consideraciones numéricas y de simple raciocinio tuvieran cabida en la discusión de este asunto, el ferrocarril a Cuenca obtendría el sufragio de la imparcialidad, no sólo por su urgencia sino por el muy relativo costo y la facilidad de la ejecución.

Pero, hay que resignarse a que se hagan numerosas construcciones a un tiempo, en perjuicio del mismo país, que se ve obligado a muchas empresas, que en dilatado tiempo, absorven, por la administración, gran porción de los fondos.

Además, lo justo sería que las regiones incomunicadas como Loja y Cuenca mereciesen la atención y piedad de los Congresos y los Presidentes. Por desgracia, las comarcas que han logrado los ferrocarriles, que tienen carreteras interiores que enlazan sus cantones y parroquias, quieren más vías, más carreteras, y se las dan dobladas y hasta paralelas, en desastrosa rivalidad económica.

Sea de ello lo que fuere, aún resignándonos a la partida secundaria que se concede al Azuay y Cañar, piden estas provincias la inmediata y eficiente continuación del ferrocarril hasta llegar siquiera a Biblián.

Como la cuota presupuestaria resulta deficiente, es indispensable quizás encomendar a un contrato o vincular a un préstamo la realización de la obra. Preparando ésta dentro de combinaciones de mucha economía, hay seguridad que se efectuará, con mínimo sa-

crificio, de parte del erario.

Las provincias azuayas, aún tratándose del ferrocarril que importa una deuda nacional, invocan su derecho, como contribuyentes de primera clase y como elemento de progreso, sobre todo para el futuro.

Es inconcebible que después de cien años de república, no tengamos todavía penetración expedita, produciéndose el aislamiento, que en lo moral y en lo económico, significa desastre para los intereses generales de la Nación.

Cuenca se halla apenas a 90 kilómetros del mar, por la antigua vía de Naranjal, en la que se incluyen 24 kilómetros de carretera, la más difícil del Ecuador, carretera cuya ejecución recuerda perpetuamente los nombres de García Moreno y de su gobernador Carlos Ordóñez.

Por desgracia, se abandonó esta ruta, para seguir la de Cuenca a Puerto Bolívar (145 kilómetros). En el gobierno del Sr. Caamaño dióse gran impulso a esta magnífica empresa. De ella no queda sino una sección de carretera de Cuenca hacia el sur y el ferrocarril de Puerto Bolívar al Pasaje.

Este debía continuar hasta Rircay-Jubones; y desde allí bifurcarse primeramente a Loja por Saraguro y luego a Cuenca por Girón. Magna empresa que en 1921 tuvo acumulados fondos de consideración. Precisamente, este propósito fue el enemigo. Una poderosa Compañía minera logró desviar la opinión de los altos poderes y los fondos pasaron a servir en el ferrocarril del Río Amarillo. Triunfó la poderosa *amarillez del oro*, que dijo el gran Quevedo....

En los últimos años del gobierno del Dr. Tamayo, se nos vino a tierra otra ilusión: la del ferrocarril a cargo del Sindicato chileno.

En la desesperación de nuestro aislamiento, hubimos de acudir a generosos amigos de Chile para situar allí una grandiosa empresa: la del ferrocarril de Puerto Bolívar—Loja—Zamora y Cuenca—Santiago. No se pedía al gobierno del Ecuador sino concesión de valores que hoy no le aprovechan: terrenos baldíos y minas descubiertas.

El Sindicato envió al Ecuador sus comisionados y a un ingeniero de primera clase, el señor Isaiás Muñoz para los estudios preliminares. El Sindicato lo presidieron personajes de altura, como los señores Suárez Mujica y Bello Codecido. Los diplomáticos ecuatorianos Dres. Rafael María Arízaga y Cesáreo Carrera constataron la seriedad de la empresa, que mereció la simpatía del Presidente Alessandri, siendo de advertir que se trataba de un negocio por acciones que debía confiarse al mercado internacional.

Por malaventura, nuestro gobierno colocó el asunto dentro del gastado engranaje del pleito de fronteras, con un criterio tan desgraciado, como lo comprobó el final de la comedia cancilleresca....

Así es como hasta ahora, ni en forma casi gratuita, hemos obtenido que el Padre Estado nos abra la puerta de la prisión, porque en claustro de montaña están viviendo, tanto como Loja, las ciudades del Azuay.

\* \* \*

El presente año es como el de un amanecer. Llegó la locomotora al Tambo; y un júbilo inmenso, en hipérbole de entusiasmo y delirio, ha culminado en la esperanza del Azuay, para el avance del ferrocarril, del Tambo adelante.

Injusticia e ingratitud importaría desconocer la atención que esta obra ha merecido al Presidente Dor. Isidro Ayora. Si en ella hemos de descontar la posición secundaria en que se la ha colocado, los habitantes del Sur no podrán culpar al actual Gobierno de olvidos y menosprecios de las administraciones anteriores. Por desgracia, los poderes públicos, en veces, se inclinan por estímulos de simpatía o ante las amenazas de gentes que, detrás de la pica y la azada, muestran la punta de la bayoneta.

Pero, se ha serenado el ambiente para una concordia de intereses que mejoren la situación de las secciones australes, Cañar, Azuay y Loja, para redimir las luego, y con relativo gasto, dada la asimismo relativa calidad y extensión de las construcciones.

Invocamos, no sólo el derecho, sino también la benevolencia, para ser escuchados. El engaño de épocas pretéritas ha de traducirse al fin en realidad patriótica, sin rivalidades ni exigencias extremas, que lastimen a nuestros hermanos.

El ferrocarril quizás será más útil a las provincias centrales y a las de la costa anexas al Azuay que a éste mismo, ya que la superproducción de las comarcas vecinas aprovechará enormemente a propietarios y comerciantes que pueden vaciar sus productos sobre las densas poblaciones del Sur.

Todo esto exigimos por el imperativo de la justicia y para el reinado de la paz.

No se impute a celos ni mísera emulación, poco o mucho de lo que enunciado queda. El generoso espíritu de nacionalidad debe informar toda actuación de la ciudadanía, sin que menguadas pasiones desvíen el honrado criterio y la noble abnegación con que todos los ecuatorianos hemos de regocijarnos por los progresos y triunfos de cualquiera sección de la República.

Sea siempre nuestro aplauso aun para las impacencias del patriotismo local, que se empeña en realizar inmediatamente trabajos que requieren espacio y recursos que no están al alcance de la situación presente, y que debemos compartir con nuestros descendientes para la carga y la responsabilidad. Las mejoras públicas son casi siempre herencia a título oneroso....

El magnífico proyecto, puesto ya en ejecución del ferrocarril a la costa de Esmeraldas, proyecto que arranca desde el régimen colonial, debe realizarse para satisfacer una aspiración de gran parte de la República. Esta, algún día, cerrará el circuito de sus comunicaciones magníficamente, desde San Lorenzo hasta Puerto Bolívar, ramificando la línea central con otras de penetración hacia las vías fluviales del Oriente. El porvenir nos reserva quizás la sorpresa de un bienestar, cuya amplitud no podemos adivinar.

Pero, seamos cautos, para no comprometer la existencia misma y el crédito nacional en una vertiginosa dispersión de empresas, que agoten los fondos públicos. Hasta hoy, nuestra situación, comparándola con la de



otras naciones, no puede calificarse de crítica; pues nuestras obras las hemos realizado lentamente, sin sacrificar gravemente el haber nacional, ni dar en fianza el tesoro del porvenir.

Terminando, se repita la consigna: el programa de progreso compéndiese en obras de sanidad, de vialidad y de educación técnica y primaria. Es el programa de la vida de un pueblo. (1)

Quito, Nbre. de 1930.

---

(1) El autor de este artículo ha escrito antes constantemente acerca del tema, documentándose con los informes de técnicos de valía como Jizba, Rintelen, Brown. En 1921, publicó en *El Progreso* de Cuenca una extensa información, en calidad de vocal de la Junta de Mejoras y Obras Públicas de esta ciudad y en 1926 otro documento, en su calidad de Presidente de la Asamblea de Municipalidades.

Dehiera a este propósito leerse el libro que la Junta citada dió a luz con la exposición científica del distinguido ingeniero Sr. Jizba.