



JUAN BAUTISTA VAZQUEZ

REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA

8569

Nº 7º SINOPSIS

- 1—La viabilidad en las provincias del Azuay y Cañar.—**Remigio Crespo Toral.**
- 2—La verdad sobre el Ferrocarril a Cuenca.—**Remigio Crespo Toral.**
- 3—La Política después de la Guerra.—**Orlando Díaz.**
- 4—El Código de Bustamante.—**Remigio Cordero León.**
- 5—Notas Oficiales.

Agosto de 1931.

Cuenca—Ecuador S. A.

Tip. de la Universidad

REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA

Nº 7º

NOTAS

La Revista de la Universidad de Cuenca se canjea con toda clase de publicaciones nacionales y extranjeras.

Esta revista cuenta con la colaboración de los Profesores de la Universidad.

De las opiniones emitidas en los trabajos que publica la revista son responsables sus autores.

Se hará reseña crítica-bibliográfica de las obras que se reciben dos ejemplares, las mismas que serán destinadas a la Biblioteca de la Universidad.

No se devuelve originales.

Canjes, correspondencia, etc. personal dirijase a UNIVERSIDAD, apartado Nº 18.

AZUAY - ECONOMIA : VIOLIDAD
ECONOMIA AZUAYA - VIOLIDAD
VIOLIDAD EN EL AZUAY
VIOLIDAD EN EL CAÑAR

La vialidad en las provincias del Azuay y Cañar

El momento presente se distingue por la inquietud de pueblos y comarcas, ante el conflicto económico que afecta a todo el mundo. Parece que la Tierra anegada en sangre por el océano de la Gran Guerra se está vengando y se vengará todavía de aquella locura de los pueblos rivales que hicieron el escándalo de la lucha y el escándalo de la paz: una paz para guerra, una paz que traería la crisis mayor que registra la historia.

Quizás el espectro, como aquél de la tragedia shakeriana amenaza a los pueblos homicidas con la catástrofe: el espectro de Banquo sobre todos.

El conflicto lo tenemos cerca: más aún, dentro de los linderos, aquí mismo, en la región, en la casa. Arruinadas las naciones en la terrible liquidación de la guerra, ha sido preciso reconstruir rápidamente, en rivalidad unos pueblos con otros, acreedores y deudores, vencedores y vencidos. Viniendo a menos las costosas industrias militares, con millones de hombres que han dejado el vacío en sus patrias, con legiones de desocupados a quienes se ha de mantener, con multitudes de inválidos, de huérfanos, de viudas, de acreedores, los gobiernos se ven en la necesidad de amontonar cifras en los ingresos, sin descuidar tampoco los armamentos en previsión de nuevas conflagraciones.

No es raro que en tal situación, se produjese el delirio comunista y su extensión internacional, para rom-

per con la historia, suprimir la ley, tan vieja como el mundo y entregarse al delirio de la improvisación de un estado, que aspira a nuevo régimen, que no puede constituir sino cambio de nombre para las mismas instituciones tradicionales y para imposición de una tiranía dispersa y anónima que cada uno de los ciudadanos puede ejercerla a su antojo. No sólo el principio del fin, sino el fin, el cataclismo....

Nuestra nación también se resiente de perturbación de su economía: las exportaciones mínimas, la superproducción agrícola en la sierra con caracteres alarmantes, la crisis fiscal, la supresión de obras y servicios públicos que aumenta el número de los desocupados, la difusión de doctrinas e ideologías inaplicables a pueblos como el nuestro con vasto territorio y exigua población, todo esto impone la necesidad de considerar los caracteres de la situación, las proyecciones del conflicto y los remedios de urgencia.

Ventajosamente, nuestro estado no implica una enfermedad incurable. Pueblo joven, pueblo niño, podemos resistir a las dificultades de la hora, con el vigor de los primeros años y la sanidad moral que hemos de mantener, sin vendernos a la seducción de doctrinas de desengaño y de hastío de naciones carcomidas por la tara ancestral, dispersas por los rencores de la guerra, aplastadas por la tiranía de la grande industria y por el despotismo militar y burocrático, entre nosotros aún incipientes.

En los terrores de estos días, cuando arrecia el presagio de calamidades, que las abulta además la imaginación, cada pueblo, cada familia, el grupo, el individuo han de estudiar el momento, las causas de la crisis y su patología.

Ante todo, importa la más severa disciplina moral, la limitación de los gastos, la abolición del lujo, la persecución de la usura y a los malhechores que aprovechan de la angustia de sus semejantes, para extraerles la última gota de savia. En las ciudades sitiadas, es doble el estatuto de la severidad, para no satisfacer sino las necesidades primordiales, guardando los recursos del porvenir como tesoro sagrado.

*
*
*

Entre los diversos motivos de nuestro atraso y posición secundaria, quiero hablaros de uno, el más importante, el motivo radical de nuestras insuficiencias y del puesto de segundo orden a que se nos ha reducido en la república.

Cuando se inició esta, éramos cabeza de distrito; y poco antes nuestros linderos—los del antiguo Azuay—comprendían el territorio desde el Chanchán hasta Saraguro exclusive y desde el Pasaje inclusive hasta las comarcas orientales en la vecindad del Perú. Poco antes de la guerra de independencia, altos gobernantes españoles creían puesto en razón hasta trasladar la Audiencia a esta ciudad, y después de 1809, aquí la tuvimos decorosamente, y de esta comarca sacó el poder español hombres y recursos para auxilio en el sur de la Nueva Granada, contra los insurgentes de la primera insurrección.

Establecida la república del Ecuador y desaparecidos sobre todo los distritos en 1861, comienza la decadencia de esta región, como entidad política principalmente. Se añade lo que ya teníamos por naturaleza: la incomunicación.

Y de élla vamos a hablar ahora, apreciándola como causa principal y casi única del relativo atraso del Azuay.

Con el encumbramiento de García Moreno, se inició en el Ecuador la política de vialidad; y aquél gran hombre, con recursos mínimos, emprendió, el ferrocarril a la costa y la carretera nacional. Al mismo tiempo, puso mano en la de Cuenca a Naranjal. Adversidades y miserias de política lugareña dejaron la carretera de Cuenca en donde se halla hoy, a tiempo que la de Quito terminaba triunfalmente.

Cierto que la nuestra resultaba difícilísima, por las condiciones del suelo y lo desierto de la ruta: mientras en el norte se trazaban y dejaban espeditos seis kilómetros de vía, en el sur se concluía apenas uno, sobre las rocas, en cortes gigantescos, en la arcilla fangosa, orillando el abismo, zigzageando en las curvas.

Desde entonces, nuestra ciudad quedó casi al margen de la vitalidad nacional; y los hermanos de la costa desde Manabí hasta Machala que frecuentaban nuestra sociedad, que aumentaban la población escolar e invernanaban en nuestra risueña población; tomaron camino hacia donde lo había por el ferrocarril y la carretera. Cuando en un país se establecen estas mejoras vitales, las comarcas que no pueden aprovecharlas, se reducen a situación de inferioridad tal que élla casi se confunde con la anulación.

Recuerdo estos antecedentes, para patentizar que la vitalidad significa la vida de los pueblos, y que la nuestra ha venido a menos, precisamente por la ruindad de los caminos, la poca extensión de las carreteras y la lentitud con que avanza hacia nuestras comarcas el ferrocarril—especie de príncipe encantado que creemos llega ya y que esquivo se recata en un reducto de montaña, burlando nuestras aspiraciones, a traición, talvez alevosamente.

El aislamiento vale tanto como la muerte económica: es la clausura conventual, sin sus beneficios espirituales—ya lo dije otra vez, la vida de las prisiones. ¿Qué vale producir sino podemos vender afuera? ¿A qué las minas, los fósiles, los hidrocarburos, si no podemos sacarlos al mercado ni traer las máquinas para la extracción? Mancos o tullidos del comercio y de la industria, apenas acertamos a vivir.

Verdad que hemos practicado actos heróicos trayendo acá mazas de gran peso, maquinarias sólo posibles junto a las grandes vías de mar o de hierro, que hemos conducido al exterior millones de quintales de quina, que no estamos privados de los principales recursos y arbitrios de la civilización moderna. Pero nuestro estado económico no corresponde ni al territorio que ocupamos ni al número de la población y menos a la inteligencia y habilidad de los pobladores. Sentimos la impotencia, y nos rebelamos contra los que nos la procuran.

Antes que otros hermanos nuestros tuviesen carreteras y ferrocarriles, cuando en vitalidad íbamos todos iguales, nuestra situación podía estimarse privilegiada.

La extracción de la quina inundaba de oro nuestra comarca, y los exportadores no tenían a quien vender aquí sus valores, viéndose obligados a importar el oro desde los mercados europeos. Además contábamos con una industria popular—la de tejido de sombreros de paja, para balancear nuestro comercio, con considerable superavit. Existían las industrias fabriles que desaparecerían por la inclemencia de nuestros caminos, no adecuados a la importación económica del algodón y de otras materias primas.

El aislamiento reviste tales síntomas, que nunca será bastante lamentar que los pueblos desconozcan la necesidad, la precisión de las vías fáciles y baratas, para mejorar y hasta para existir. Un habitante de la selva oriental, a la que nos unen vías que no pueden llamarse tales, posee en abundancia los frutos de la tierra. Pero de nada le importan, si apenas puede vestirse, si el calzado resulta para él objeto de lujo y un palillo de fósforo vale un tesoro. Los frutos vuelven a podrirse en la tierra, para hacerla más fecunda, y su dueño—un rey de burlas—no logrará ni las someras comodidades de un Robinson. Como Minos, verá cubierto el suelo de tesoros vegetales que no pueden trocarse en las más incipientes comodidades de la existencia civilizada.

He de recordar el año tétrico—1882 a 1883—en que estas comarcas de la altiplanicie, desde el nudo del Azuay hasta el Silván, se morían de hambre. La sequía había tostado los campos, y apenas alentaban, con el regadío de escasas venas de agua, miserables vegetaciones, casi siempre quemadas por el sol o por el hielo. Entonces y después en 1906, estos pueblos desaparecían, precisamente por causa de nuestra clausura de montaña. De las provincias vecinas podía venirnos lo que nos faltaba. Mas por qué caminos? Apenas teníamos el trunco de Naranjal, y por él hubo de llegarnos, desde remotos países, desde California, desde Chile, el trigo, la cebada y un maíz que en nada se parecía al nuestro, maíz aquel duro e ingrato, que nuestro pobre pueblo compraba en altos precios, para no morir.

Otras veces, nos ha faltado la sal, porque los ríos han cortado los puentes, y era de resignarse a comprar por onzas aquél condimento, que procede de los depósitos del Estado, estanquero mayor y proveedor deficiente de sus mercaderías.

Trescientas mil almas, tantos hombres civilizados, gentes de pro, ¿han de vivir así, en la incertidumbre, sin defensa contra las injurias de la naturaleza y la indiferencia de los hombres? ¿Nosotros mismos, nuestros conciudadanos y los ciudadanos gobernantes hasta cuando hemos de tolerar esta vida de excepción?

Lo más cruel y desastroso del problema de la viabilidad en el Azuay es que carecemos de ella, en gran parte, hasta para el servicio interior de la región. Si en los años de escazés, hubiésemos contado con vías aceptables o tolerables al Oriente, a la región de Paute adelante, a los calientes de Cañar, a Chauchamarca, a Sanaquíin y sobre todo al vallé de Yunguilla—tierra de promisión que puede alimentar a todo el Azuay con los más variados productos—no habríamos padecido los desastres de 1883 y 1906.

Hasta para conservación del haber doméstico y de la riqueza comarcana, resulta indispensable tener francos los caminos que comuniquen todos los centros de producción con los de consumo. En nuestras mismas provincias, tenemos totalmente las posibilidades de producir con exceso para nuestros consumos y aun para industrializar el superavit o venderlo a los vecinos. Esto no es posible sino con una red caminera, en su mayor parte para carruaje, con vías auxiliares de herradura.

La locomoción por acémilas resulta deficiente y costosa. La raza caballar casi ha desaparecido, la poca que resta y la importada se venden a precios elevados. El asno—ese paciente conductor en las provincias del Norte—pierde la eficiencia de su servicio en la greda de nuestros senderos. La heroica mula ha duplicado su valor. Dentro de poco, la utilización de los animales sobre todo para el transporte, vendrá casi a la imposibilidad.

Una entidad territorial, tanto como una familia, ha de medir su haber y sus necesidades, para el equilibrio presupuestario y la guarda e incremento de su eco-

nomía.

Ciertamente que la naturaleza nos ha sido hostil. El suelo arcilloso, intrincada la topografía, por multiplicación de las hoyas y de los contrafuertes de montaña entrecruzados en todas direcciones, el subsuelo de roca, los ríos caudalosos sobre todo en la estación invernal que demandan numerosos puentes, los que a menudo son destruidos por las avenidas, los estragos producidos por los aguaceros en tierras sujetas al deslave por la falta de vegetación; tantas otras circunstancias concurren a dificultar y en veces a imposibilitar el intercambio comercial, el movimiento circulatorio, la más somera intervivencia en un país que deba llamarse civilizado.

Ha de recordarse que en el siglo XIX, en sus dos primeros tercios, todavía era nuestra situación, la más rudimentaria—la que podemos rememorar asombrados de cómo se podía vivir así.

Desde luego, el tráfico interprovincial con la Costa se hacía por la vía de Naranjal, en un sendero en partes adaptable sólo a pastores y cabrerizos. Era la misma vía en que los auxiliares colombianos del *Bajo Magdalena*, al mando del general Córdova, perecieron casi todos, sin llegar a Pichinchá.

El general Torres, Intendente del Azuay, dió el primer impulso a la mejora de aquél camino, que en la sección Molleturo, lo enderezó un semi-perito francés M. Gonzalón. Más tarde, en el gobierno de Urbina, sería la gestión patriótica del gobernador José Antonio Rodríguez Parra, que obtuvo del Congreso el cobro de un mísero impuesto de peaje destinado a rectificaciones y composición de la vía. (1)

Ésta no había de tener eficacia sino en el gobierno del eminente García Moreno y en la gobernación de Don Carlos Ordóñez. Triste es recordar que aquella obra de salvación, sea por la presión del trabajo

(1) Nos ha recordado oportunamente el Dr. Miguel Cordero Dávila la rectificación del camino de Molleturo en la sección Chalapud, que se la debemos al Gobernador D. Miguel Heredia y Astudillo.

forzado o por la inclemencia de los lugares en que se verificaba la construcción, no tuvo popularidad aquí. Distribuida la propiedad y demasiado parcelada en estas provincias, el bracero se recluta con dificultad, ya que un terrateniente, un industrial, no se creen en el caso de arrendarse. Esta condición nuestra explica, además de otros motivos de distinto origen, la poca eficacia de los trabajos públicos. Parte de nuestro desmedro, según lo apuntado, radica en nuestra organización económica y agraria.

Suspendidas definitivamente las labores en la carretera en el gobierno mismo de García Moreno, hubo de esperarse el del general de Veintemilla, para un trabajo serio en la sección Guarumal, que lo emprendió el entusiasta gobernador don Mariano Moreno. Contábamos entonces con una pequeña cuota procedente del impuesto que pagábamos por la valiosa exportación de cascarilla. El Sr. Moreno dió entonces gran impulso a la carretera del norte, construyó los puentes Milchichic y Machángara y avanzó la vía por el desfiladero de Ucumbamba con rumbo al río de Azogues, abandonando la antigua y pedregosa cuesta de Martos. La Municipalidad de Cuenca, tan benemérita, contribuyó con sus fondos a esta obra. Más tarde, en los gobiernos de los Señores Caamaño, Flores y Cordero, debía prolongarse la línea hasta empalmarla con la del valle de Chuquipata. Hoy sobre este mismo trazado, se desarrolla la carretera de primera clase que une Cuenca a Azogues, desde donde avanza hasta Biblián, por trabajo intenso, con ayuda generosa de todas las poblaciones, durante los gobiernos del General Plaza y de los Dcs. Baquerizo, Tamayo y Ayora.

Nuestra salida al norte, hacia el cantón Cañar y al Chimborazo tenía el obstáculo insuperable del Bueste, famoso desfiladero de fango, incomponible desde la época de la Colonia, en el que han gastado inútilmente esfuerzos y dinero muchas generaciones.

Otro obstáculo el no menos famoso páramo del Azuay, el que había de salvarse sobre gradas de roca, en parte a pie y con peligro de las caballerías, a las que se les hacía saltar, a la ventura, en un juego aleatorio: o-

bligado deporte de primitivismo.

Para llegar a las cabeceras de los cantones, había de seguirse rutas largas y escabrosas: a Cañar por Déleg y el Verde, a Gualaceo por Jadán, a Paute por San Cristóbal y Supayurco, al Sigsig por Santa Ana y San Bartolomé. Se prescindió de las hoyas hidrográficas, para evitar puentes y trabajos en roca, no compatibles con la mezquindad de los recursos. En el gobierno de Rocafuerte, el gobernador don Manuel Dávila y Dávila, abrió, por primera vez, un sendero en los riscos del Tahuall, para entrada expedita a los cantones orientales de Gualaceo, Paute y Gualaquiza. El gigantesco murallón de roca dió paso a las caballerías, después de ingente fatiga, sin los métodos siquiera primitivos de barrenar las rocas y volarlas con pólvora. Bien conocida es la leyenda que recuerda la concesión a un célebre presidiario, a quien se dió libertad, por la promesa, que cumplió, de romper la nariz más dura y empinada del Tahuall.

El Gobernador Sr. Moreno mejoró notablemente, variando en parte el trazado, este sendero que constituye la pucita de las regiones más pobladas y risueñas del Azuay. En el gobierno del Dr. Antonio Flores, se construyó el atrevido camino actual, en forma de camino vecinal, con auxilio pecuniario y de trabajo de los pobladores y terratenientes de Gualaceo y Paute. Trazó la vía el ingeniero Cristóbal Thill, siendo directores sucesivamente Don Carlos Ordóñez y Don Roberto Crespo Toral. Debe constar el nombre del abnegado sobrestante Don Manuel A. Vintimilla, el que no abandonó en cuatro años el trabajo, hasta no dejarlo concluido; y conste también un recuerdo de dolor de los braceros que quedaron aplastados bajo las rocas, los mártires del trabajo, en cuya memoria la piedad campesina deja constantemente, en la siniestra hendidura, puñados de campesinas flores. Quizás por esta conmemoración, el poeta y sacerdote Matovelle que dejó tantas huellas suyas en estas comarca, puso encima del peñazco un cuadro de la Virgen de los Dolores, pintado en una tabla de piedra, ¡por mano de piadoso artista.

La comunicación con el Sur y el Sureste, sobre

todo en la temporada de lluvias venía impracticable. En el valle de Tarqui, inundado en ocasiones, el fango ahogaba a las acémilas, y el paso del Portete hacia Girón y de Leocapa a Rircay —deshecho continuamente el puente de este nombre y el de Sauces— producía la clausura total de los pueblos de Yunguilla. Para urgencias inevitables, había de remontarse el viajero por las alturas de Baños-Tutupali, Chumblín y San Fernando.

* * *

Detalladas estas circunstancias, se explica cómo nos reducíamos a la condición de pueblo en estado de sitio, sin disponer para la alimentación de otros recursos que los de los campos circunvecinos de Cuenca. La carestía llegaba al extremo cuando la aspereza de la estación no permitía la introducción de comestibles a la ciudad. Los precios altos, la vida cara se hacían sentir casi todos los años en periodos de mayor o menor duración.

Para corregir emergencias de esa naturaleza, no soñábamos que algún día, muy lejano, podían los barcos del aire, transportar, como las aves en el pico, el grano que se ha de convertir en pan...¿Cuándo será el prodigio y última esperanza de los que la hemos perdido en la tierra, para recuperarla en el espacio?

No por difícil la empresa de abrírnos paso hacia donde la necesidad lo demande, hemos de esconder la vergüenza de que, en años, en siglos, no hayamos vencido a la naturaleza. Precisamente la injuria de esta, su hostilidad, hace más fuertes y vigorosos a los hombres que han de luchar con ella. Cobardes nuestros antepasados, indiferentes los que mandan y remisos los que obedecen—pecadores todos—los de ayer y de hoy, nuestra responsabilidad es colectiva: responsabilidad de no ser lo que debemos ser, responsabilidad de la ignorancia de nuestro propio interés, responsabilidad del olvido del único remedio de nuestro mal.

Hemos querido ignorar que el camino es la vida misma de los pueblos. Antes que lo sagrado de la educación primaria, tanto como las obras de higiene y asis-

tencia, el camino resulta capítulo inicial, letra primera de la enseñanza del progreso, policía doméstica, necesidad y urgencia como comer y beber. ¿Qué fuera de las aves sin el vehículo del aire? Hasta las bestias de la selva practican las vías que les conducen al abrevadero o al pasto; y el hombre prescinde del camino y se resigna a la soledad y a la muerte.

Bolívar, cuya certeza de visión en todo no tuvo limitaciones dijo: "Primero es nacer y robustecerse, para desarrollarse después"—programa sabio que comprende la verdadera gerarquía de las necesidades. El elemento básico, el físico, el orgánico ante todo, es decir la vida, el dinamismo, el caminar: después los otros progresos vendrán por añadidura.

Un prócer colombiano, que dió a la economía el sitio que le tocaba en las disciplinas humanas—Don Miguel Samper—afirmó la preferencia de los caminos sobre toda otra rama de la civilización. El camino es el movimiento, y el movimiento principio de la vida; ante todo andar. El niño da pasos primeramente, luego se ensaya en la palabra. La naturaleza nos enseña la jerarquía de nuestras operaciones. Hacemos casas y no tenemos calle. Somos corriente sin cauce, nave sin timón.

No por seculares nuestros defectos, hemos de seguir sin inquietud, perezosamente, en búdica conformidad. Desde algunos años atrás, vamos reaccionando, en términos que nuestro grito de alarma, nuestro clamor imperioso en asambleas y ante poderes públicos, va imponiéndose con la recriminación y la queja. Y así es cómo se modifica también nuestra actitud de concurrencia eficaz para las campañas del progreso—primera de ellas, la campaña vial.

Desde luego, franca la salida al mar. La hemos procurado insistentemente. Nos la debe el Estado, no sólo como a miembros de la nación, sino como a beneméritos de élla, porque contribuimos a su economía, desde muy atrás, con cuota no insignificante a balancear nuestras relaciones comerciales de orden internacional. En estos momentos, cuando la crisis llega al período agudo, hemos de ser nosotros los sacrificados. Desde tiempo atrás, conocida la idiosincracia de ésta

que llamamos nacionalidad, que no lo es de corazón, habíamos procurado que el ferrocarril a Cuenca se contratase, para rescatarlo de las veleidades económicas de nuestros gobiernos y de nuestros Congresos. Hasta se logró aquí lo que en ninguna otra provincia: formar un sindicato que comprometiese el capital nacional para realización de esta obra. Generosamente acudió a nuestro empeño la hidalga Guayaquil. Pero—la historia es de ayer—y conocéis cómo el pseudo—puritanismo de de una revolución improvisada, canceló la magnánima empresa, dispersando hasta a muchos de sus promotores. (1).

Se insistió, se insiste y se insistirá en un contrato. Pero los contratos se echan al basurero, sea por culpa de los contratistas o por mañosa suspicacia gubernativa que quiere mantener nuestra obra vital dentro de los lentos procedimientos de la administración, que podrá ser muy honorable, pero que resulta incierta, perezosa y que al cabo no llegará al fin. Es la verdad.

Como simple nota de esta exposición, conviene que conste la extraña distribución del presupuesto (un millón trescientos mil sucres) destinados al ferrocarril Sibambe—Cuenca, según acuerdo último del Gobierno.

Incluyéndose algo más de trescientos mil sucres para administración, el resto se imputa a trabajos en la misma línea construída hasta el Tambo. Lo que quiere decir que la obra no fué concluída y que los ingenieros de Gobierno recibieron las construcciones a diversos contratistas, sin que ellas estuviesen conformes a lo estipulado con ellos; y que los trabajos posteriores tampoco completaron la obra, ya que restan mejoras sustanciales como renovación de durmientes, perfeccionamiento de taludes, balastro, casa de estación y otra de hospedaje, etcétera.

Parece evidente que estas reparaciones no deberían absorber todos los recursos, y que estos se ads-

(1) El Presidente de la corporación empresaria fue el Sr. D. Francisco Urbina Jalo, a quién se proscibió, y después de muerto, le rindieron extraordinarios homenajes hasta sus detractores.

criben a trabajos en parte supuestos, para el objeto de que el llamado ferrocarril figure solo en las partidas presupuestarias con cifra ideal, muy distinta de la realidad: la historia resulta repetición de conocidos procederés.

Como labor eficaz se anota solo la de enrielladura de unos seis kilómetros hasta el río Cañar, lo que en realidad huelga, ya que no se trata de continuar la línea, en cuyo caso el lastrado y enriellamiento de esa pequeña sección, no tendría consecuencias. Mas bien se supone que ello se ha escrito para adorno del Presupuesto.

Cuanto a la sustancial de la empresa, nada hay previsto, ni siquiera se promete la localización de la línea; pues los señores ingenieros, este año, deben limitarse "a reunir todos los elementos posibles, para decidir acerca de la línea definitiva". En treinta años, no hemos podido llegar a este conocimiento y tratándose del estudio, en sitio abierto, de una ruta de treinta y cinco kilómetros ¡Cómo es lenta la sabiduría! O quizás convendrá darla por gotas, o por entregas.

En conclusión, el ferrocarril quedará archivado, de regreso al páramo de Tipococha, pues se carece a veces hasta de herramienta para desalojar los derrumbes de Cantagallo a Cebadas? (1) La pobreza fiscal afecta a algunos más que a otros. Aunque se esquiven, las preferencias resultan siempre, y la justicia distributiva no se da, según la regla de proporción lo que rara vez entra en la aritmética de los gobiernos.

Este país no puede llamarse pobre, no falta tampoco aquí patriotismo ni abnegación. Los que dimos el ejemplo de promover una empresa nacional para el ferrocarril, aunque puesta al margen, podemos aconsejar a los cuencanos, a tantos que poseen capitales que los entregan a la ociosidad aleatoria del préstamo: que amparen un sindicato, una combinación, de la cual resulte la efectividad del ferrocarril. Una empresa por acciones podría salvar la obra, a fin de proporcionar capitales para su terminación, contando con la cuota presupuestaria, sacrifi-

(1) Ultimamente se ha reanulado el tráfico al Tambo. Pero ¿el trabajo hacia Biblián?....

cando una parte de ella al pago de intereses del capital que se anticipe, en cuenta corriente, para los trabajos. Recuérdese que el ferrocarril no habría avanzado al Tambo sin los préstamos del Banco Comercial y Agrícola y del Azuay. Al cabo, esos capitales hicieron la obra que nunca hubiera llegado al término en que está con las cuotas mensuales destinadas en el filtro gubernativo, que tan a menudo se inutiliza.

El ferrocarril es para las generaciones venideras. A ellas toca principalmente pagarlo, y no somos los de hoy, los que nos vamos ya, quienes hemos de ahorrar para los venideros. Sería una forma de avaricia, desconocida hasta por los avaros de verdad. Livremos sobre el tesoro del porvenir. Nosotros también pagamos tantas deudas, algunas putrefactas de nuestros malos gobernantes de antaño.

*
* *

A propósito del ferrocarril, hemos de corregir ciertas argumentaciones contra él, que corren validas en conversaciones, a veces en la prensa y también en documentos oficiales.

Qué ha pasado, qué va pasando, qué pasará definitivamente la era de los ferrocarriles, porque hemos vuelto y hemos de volver a las carreteras, para imperio universal del automóvil—esa ardilla que ha derrotado al pesado monstruo de acero.

No faltan quienes aseguren que la vialidad ha de trasladarse a las regiones del aire, y que el verdadero vencedor será el avión, rodando sobre los sutiles hilos de las ondas hertzianas. ¿Pero cuando tendremos el paraíso en el aire?

Mas bien que argumentos, deben estos estimarse recursos consolatorios para los que carecemos de ferrocarril. Así los ahitos, los que padecen de indigestión argumentan en favor del ayuno: no el de ellos, sino de los que carecen de mesa colmada y abundante. Es la filosofía de los que han llegado contra los que no han llegado todavía, la moral de los congestionados contra los que padecen de anemia y de miseria. Traslado a nues-

tros hermanos que discuten el derecho del Azuay....

Pudiera ser que, en realidad, la ciencia que nos va dando tantas sorpresas, nos ahorre las jornadas intermedias del progreso, para lanzarnos de golpe a las jornadas finales. Si de la oscuridad y de la vela de cebo hemos venido a parar en las lamparillas eléctricas, bien puede ser que del caballo de nuestro padre San Francisco y de la mula, que (entre paréntesis merece una estatua sobre la Nariz del Diablo) nos encumbremos a la barquilla aérea, con todo el confort, la comodidad y la eficiencia que gastamos en nuestras viviendas de vida estática, y expectante. ¿Pero viviremos de las posibilidades? ¿de la mística del progreso?

Las cosas no se hacen para el mundo como ha de ser según las profecías, sino como es ahora. Van pasados muchos años a que para Cuenca primeramente se hizo el audaz viaje del corcel de Astolfo por valiente piloto italiano; (1) y el pilotaje aquél, a lo menos en nuestro Ecuador de la altiplanicie, importa menos que el correo de las palomas mensajeras. Nuestros aviadores van pasando a la condición de mártires, y no es dable creer que una empresa de carácter positivo tenga por ideal el heroísmo, bueno para el estado de guerra, no en el imperio de la paz.

Qué las carreteras suprimirán el ferrocarril; y los ferrocarriles en todos los países, se multiplican como las carreteras, y se dan nuevos programas de vías férreas. Para el material pesado, en los países donde predominará la industria minera, sobre los suelos arcillosos en que la carretera resulta costosísima, el ferrocarril se impone.

Quizás para el tráfico personal, sobre todo de las gentes de comodidad, resulta práctico el automóvil, que va inutilizando el tranvía y monopolizando el tráfico de las ciudades y de sus zonas de circunvalación. Mas, en los largos viajes, los gastos de tracción automovilística vendrían imposibles y sobre todo, para la carga tan onerosos hasta absorber su precio.

(1) El Sr. Elío Lüth.

Esto de que se van alzando ya los rieles para dar sitio al automóvil, resulta algo como figura retórica, que talvez no pasará de figura. A lo menos, si tenemos ya el ferrocarril a las puertas, no lo hemos de remendar con una carretera. Ello importaría absurdo económico, contrasentido hasta contra la estética. Esta vale todavía algo en el mundo.

Vamos a las suspicacias y temores domésticos contra el esperado ferrocarril. Se observa que éste abrirá de par en par las puertas a la importación de productos de otras provincias, donde aquellos son más baratos y pueden competir con los de nuestro territorio: lo que traería la ruina de la agricultura aquí. Tal observación, arimada a la verdad, no se funda en motivos de honrada economía. Hemos de tender al abaratamiento de la vida, sin que el aislamiento aumente los precios y enriquezca a determinadas personas. Vamos hacia la nivelación, a la justicia económica, al libre cambio interno. De él, hemos de defendernos trocando las formas de producción. Además estas provincias, por la poca fertilidad del suelo y la incertidumbre de la meteorología, no son propiamente aptas para una agricultura intensiva y polimorfa. Nuestro porvenir radica en el desarrollo industrial, en el aprovechamiento del subsuelo y respecto de la agricultura, en la industria frutal. Existe la base de la población, la adherencia de ella a la tierra, por la gran división de la propiedad. Será posible aquí, con la hulla blanca y el carbón de piedra, multiplicar las manufacturas e industrializar los productos agrícolas.

Sea lo que vendrá. No desconfiemos del porvenir, que los pueblos se transforman, cuando su parte física se muda, y la transformación signo es de vida y de renovación.

* * *

Ahora bien, puesto que las Municipalidades han sido reintegradas en sus haberes, debe hacerse ambiente en esas corporaciones, para que uno de sus primeros empeños se enderece a los caminos, a las carreteras, a los senderos. Así es como se darán pasos firmes,

sin anticipar provechos de orden secundario, procediendo como debe procederse, por lo básico del progreso.

Ha de desarrollarse, en todos los cantones, en las parroquias todas, un plan combinado de vialidad, prefiriendo la que se adecúe al carro-instrumento superior y máquina esencial de la vida civilizada.

Allá en 1885, me fue grato acompañar, como secretario, al eximio Gobernador, caballero y patricio Dr. Francisco José Moscoso, en un viaje de inspección a las diversas y numerosas parroquias de casi toda la provincia; y de los apuntes que aún conservo de esa visita, he podido recoger, ayudado de mis recuerdos y de la visión directa de las cosas, algo como el programa vial, que hoy mismo aspira a la práctica.

Las diversas hoyas de los ríos determinan generalmente la dirección de nuestros caminos. Tenemos ya, desde la del río Burgay hasta el Tuhual y desde el Tuhual—por el río Tomebamba—hasta Cuenca, la vía central, que se prolonga por la hoya del río de Tarqui hasta el nudo del Portete, donde las aguas se dividen para formar, hacia el norte, el Tarqui que va al Tomebamba—Paute Santiago, verdadero origen del Marañón y las del río de Girón de que se origina el Riricay—Jubones que desemboca en el Pacífico. A partir del nudo del Portete, al que se llega con uná gradiente mínima quizás del uno por ciento, se comienza a descender a la villa de Girón y de ésta sobre las parroquias San Fernando, La Asunción, Abdón Calderón y Santa Isabel, para, orillando el Pucará, descender a Mollongo y el Pasaje, donde ha quedado el ferrocarril de Puerto Bolívar. Esta hoya amplísima es la del viejo proyecto de ferrocarril de Cuenca a Puerto Bolívar. En el Portete de Tarqui, se deprime la cordillera de los Andes, como en ningún otro punto de ellos, señalando la vía natural y única de penetración de la costa a la altiplanicie. Es la ruta por la que nuestros aborígenes salieron a los Llanos de la costa del Perú, la misma que utilizó Tupac Yupanqui para penetrar a Cañaribamba, la que utilizó Sucre en parte para la jornada de Pichincha, la única de las invasiones de conquista que en guerra civil se hicieron en 1895 y 1896.

En la Restauración de 1883-1884, como natural complemento de la creación de la provincia de El Oro, los patriotas cuencanos José Antonio Flor y Tomás Talbot trazaron la vía Puerto Bolívar-Cuenca, proyecto que debía ser febrilmente defendido por el ingeniero Juan Bautista Dávila y luego por los distinguidos profesionales Cristóbal Thill y Tomás Rodil. Se iniciaron los trabajos, a un tiempo, desde Puerto Bolívar y desde Cuenca. De aquella generosa empresa restan secciones truncas: el ferrocarril del Golfo al Pasaje y la carretera de Cuenca hacia el sur, la que desde 1923 ha merecido relativo favor oficial.

De esta línea, ha de recordarse que, en el gobierno del Sr. Caamaño, se dejó expedita la carretera hasta Narancay. Antes, la Municipalidad de Cuenca, en la gobernación del recordado Sr. Moreno, realizó los primeros trabajos en el Ljido y el puente de Yanuncay, que debía continuarlos el mismo Concejo en las administraciones siguientes de los Drs. Flores y Cordero. A propósito de esta obra, conste el entusiasmo de las autoridades de aquella lejana época, sobre todo del Dr. Francisco J. Moscoso y de los Jefes Políticos, en especial el Dr. Vicente León.

Este nuevo empeño, no sé si para bien o para mal, suspendió, por concierto unánime, la continuación de la carretera hacia Naranjal. Hoy, a la luz de los resultados, que es la más lógica, aparece que nos hemos equivocado; pues desde 1884, a seguir de Quinoas adelante, la carretera habría llegado a Naranjal, hace muchos años. La aspiración de un puerto de primera clase en el Pacífico para la región austral, que se conectase con aquél, mediante un ferrocarril, vino a ser el señuelo que torció el rumbo del programa vial de estas comarcas. Hoy advertimos que lo óptimo mata lo realizable, y que después de tanto tiempo, volvemos los ojos al primitivo plan de García Moreno; pues se deshizo la ilusión de Puerto Bolívar, y nuestra comunicación por Sibambe significa un rodeo enorme para llegar a la costa. Los errores topográficos vienen de esta manera a ocasionar el retroceso de los ilusos que creen avanzar, precisamente cuando caminan para atrás.

La carretera hacia Girón y de Girón a Rircay y Jubones y de Rircay-Jubones al Pasaje daría a las provincias de El Oro y del Azuay una importancia que se traduciría en un porvenir cuyas proyecciones no pueden hoy adivinarse, si se considera que esa región es la más rica en agricultura—asiento además de minerales y puerta para trabar la comunicación con la rica provincia de Loja, siguiendo el Jubones hasta Saraguro y con las parroquias del cantón de Zaruma que demoran a la izquierda del mismo Jubones.

Hacia el norte, aunque el ferrocarril prometa la comunicación con Cañar, la Legislatura ha previsto juntar la villa de este nombre, con una carretera a Biblián, parte de la que se ha construido ya.

Las provisiones destinadas a Cuenca proceden, en gran parte, del cantón Cañar, tanto como del de Girón (valle de Yunguilla); y la atención preferente ha de encaminarse a mantener expeditos estos caminos, en términos que el carruaje sustituya a las caballerías, para que el abastecimiento de la ciudad principal se haga constante y se normalicen los precios, alterados casi siempre por lo intransitable de las mal llamadas vías públicas.

Después de lo anterior, atentas las consideraciones de la población y de que Paute, Gualaceo y Gualaquiza son pórticos obligados de la Región Oriental anexa al antiguo Azuay, resulta necesidad de las más urgentes dejar franca la carretera desde la desembocadura del río de Azogues en el Tomebamba (parroquia San Carlos) hasta el puente de Chicticay y desde éste hasta Gualaceo y el Sigsig, debiendo bifurcarse otra línea, por la cuenca del río Pamar hasta Jima, con prolongación a los linderos de Nabón.

A parte de un punto estratégico de la carretera del Tuhual a Gualaceo, conviene derivar la que vaya a Paute, que ha de prolongarse hacia el puente de Chicti y de allí a Guachapala y Palmas, siguiendo la orilla derecha del Paute hasta Amaluza. Como a la orilla izquierda del mismo río, se hallan las importantes poblaciones de Tomebamba, Guarainag, Taday, Rivera etc., éstas pueden comunicarse por puentes de cable sobre el río Paute:

el primero frente a Guachapala, el segundo al pie de Naste, el tercero en Guarainag y otro frente a Santo Tomás y Santa Rita. En esta forma se dará vida a una de las comarcas más ricas y abundantes del Azuay, en maderas, ganadería y toda clase de productos agrícolas, pudiendo, debido a esto, incrementarse la colonización por extensiones considerables del bajo Paute, desde Amaluza adelante, bordeando la gigantesca curva del Alacuquiru.

Como las parroquias Pan y Sevilla del Oro pertenecen al Cantón Paute y de ellas parte la importantísima vía oriental Pan—Méndez, ha de estudiarse la línea más apropiada para la carretera que ha de juntar Paute al Pan. Tal vez debe adoptarse la que siga el río del Pan desde su desembocadura en el Paute hasta el centro de aquella parroquia; pues el actual camino, por la montaña de Guablid, no se presta a un trazado de carretera y menos de carretera con suelo firme para tráfico constante. El trazado así conectaría la sección baja de Guachapala con el Pan, por Sacre y Tablaguaico.

De las vías matrices que comunican la altiplanicie y ésta con la costa, han de desprenderse los caminos secundarios, para completar la red de comunicaciones y aprovechar íntegramente el territorio, hoy abandonado, quizás en su tercera parte.

La carretera del norte desde Cañar hasta Girón, Yunguilla, El Pasaje y el ferrocarril desde el río Angas hasta El Tambo determinan las líneas de unión de la central con las diversas secciones parroquiales. A comenzar del Angas, se ha de trazar el sendero, por lo menos de herradura, a las parroquias Suscal y General Morales. Desde éstas, es indispensable construir los caminos que las unan a la parroquia Gualleturo y a la sección Chaupi-Yunga, al otro lado del río Cañar (*Quebrada Honda*); en la que se han de levantar por lo menos dos puentes, para el objeto de que la extensa zona de la banda del sur del citado río se comunique con el ferrocarril desde Tipococha al Tambo. (1)

(1) Existe ya un puente, construido en el Gobierno del Dr. Ayora.

Si el ferrocarril del Tambo hacia el sur pasa por Cañar, se impone la construcción de una vía por Ingapirca, hasta Silante. En caso contrario, si el trazado del ferrocarril va del Tambo a Silante, urge una carretera o línea férrea auxiliar que comuniqué la cabecera del Cantón Cañar y empalme dicha carretera o línea férrea con la central de Sibambe a Cuenca, en buena parte, simplemente proyectada.

En el Cantón Azogues, se ha comenzado con mucho entusiasmo la carretera a Paute, por Güintul, que aprovecharía una región de praderas y bosques muy importante, y facilitaría la comunicación de Azogues con sus parroquias orientales de Pindilig y Rivera. A no ser que se haga una línea directa hacia estas últimas secciones, extensas y de mucho porvenir agrícola.

El cantón Azogues también debe emprender la carretera a su importantísima parroquia Déleg, orillando la de Cojitambo, a fin de conectar todas sus parroquias, que vendrán a mayor prosperidad por su industrialización, ferias y nutrida población.

En el Cantón Cuenca, se facilitan mayormente las carreteras, siguiendo las hoyas, perfectamente definidas. A partir del norte, las parroquias del estuario de Machángara:—Ricaurte, Sideay, Chiquintad, Checa, Santa Rosa—importa conectar con una carretera que derive hacia Déleg. La de Sinincay, centro de tejería y muchos otros artículos de construcción y alimentación, merece preferencia, principalmente para el abaratamiento de la edificación urbana en Cuenca. Es muy corta la carretera que pueda construirse sobre la colina de Cullca hasta llegar a Patamarca y Sinincay, orillando casi todos las fábricas de tejas y ladrillos.

Hacia el sur, existe el principio de una carretera a Baños, a las famosas aguas termales de este nombre. Esta obra debe perfeccionarse y continuarse por la hoya del Yanuncay hacia los orígenes de este río, en cuya ribera norte cumple también dejar completa la carretera que avance hasta San José, hoy San Joaquín. La vía que atravesase la hoya del Yanuncay se coordina con el camino de herradura que ha de modificarse y que conduce a Chauchamarca y a las mon-

tañas de Duquir hasta encontrar los ríos navegables que descienden a Balao. Este rico y extenso territorio, que en tiempo de la Colonia tuvo incremento en destilerías y ganadería, hoy se halla en lamentable atraso, comunicándose con Balao en términos de no verificarlo sino en verano. Así se explica también que Balao, gran centro productor de cacao y de todos los ramos de agricultura tropical, no posea hasta hoy una línea telegráfica, la que se facilitaría con la habilitación del camino desde Pimo y Chauchamarca, hasta la Playa.

Lo propio cabe anotar respecto de las regiones de Sanagüín, Suya y el Arrozal, hacia el norte. De la carretera *García Moreno* parte el camino hacia Patul, y de Patul a Sanagüín, Suya, &. Así mismo, en esa vasta región, desde la Colonia hasta el primer tercio del siglo XIX, la explotación agrícola representaba un porcentaje considerable en la producción de azúcar, alcohol, quina, ganado caballar, &. Hoy, por lo escabroso de la senda, restan unas pocas fincas de reducida eficiencia. La mejora de este camino así como del anterior, proporcionaría tierras ubérrimas y baratísimas a quienes las solicitasen.

Al sureste, ante todo, merece estudiarse el trazado de un camino para carruajes a los importantes pueblos del Valle, Quinjeo y Santa Ana. Tal vez una sola línea desde Monay hacia el Valle puede extenderse en dos ramales, posteriormente: el uno a la izquierda hacia Santa Ana, y el otro, a la derecha, hacia Quinjeo. Esto no obstante, convendrá examinar el trazo desde la parroquia El Carmen en el valle de Tarqui por la hoya de Gullanzhapa y Totorillas, para descender al centro de Quinjeo, aprovechando de una de las vertientes del contrafuerte de montaña interpuesto entre Gullanzhapa y Pillachiquir.

Los pueblos de Paccha y Nulti no han menester sino de puentes sobre el río Tomebamba que les pongan en comunicación con la carretera central Cuenca-Azogues. Mas Nulti, límite con Jadán, de acuerdo con este pueblo, debe practicar el camino que corresponde a la importancia de estas parroquias, juntan-

do Nulti al centro de Jadán y Zhidmad, secciones incluidas en el cantón Gualaceo, del que les divide la alta muralla de Lalcote y Chichín.

El cantón Gualaceo, realizada la carretera que vaya al Sígsgig, comunica sus parroquias de San Juan, Chordeleg y el Oriente, debiendo únicamente construirse los puentes necesarios para juntar la carretera con las secciones que quedan a la otra orilla del río, así como debe dejarse expedito el camino de herradura que por la hoya de Zharbán y Pagrán, avanza al Pan, del cantón Paute—puerta de la Misión Oriental Salesiana.

En el cantón Girón, la carretera que avance hasta El Pasaje, conexionará con Cumbe y la Victoria, el centro de Girón, San Fernando, La Asunción, Santa Isabel, Calderón, Pucará y Zhaglli, debiendo mejorarse las hoy escabrosas sendas que conducen al Pucará, Zhaglli, la Asunción y Chumblín-San Fernando.

El arranque de un camino a Nabón y Oña se ha de estudiar prolijamente, escogiendo la vía más corta, el mejor suelo y el aprovechamiento del camino actual para carruaje, sobre todo en el extenso páramo de Silván-Mariviña: ya sea que se suba desde Cumbe por Ucururo, o desde Tarqui por Patucocha: en uno y otro caso, para empalmar con la antigua calzada de los Incas en el páramo. Desde él habrá de derivarse un lazo de descenso a Chunazana, para enseguida pasar a Nabón, Cochapata y Oña y al lindero del cantón Saraguro de la provincia de Loja.

El cantón Gualaquiza, concluída la carretera desde Sígsgig a Chunucari y practicada la que debe seguir por la hoya del río Pamar-Bolo, atenderá a sus comunicaciones centrales: San Bartolomé, Ludo, Jima.

Su principal objetivo ha de enderezarse al camino a Gualaquiza, donde las minas y la agricultura representan su porvenir. El camino a Gualaquiza demanda una rectificación sustancial, sobre todo en la llamada cuesta de Granadillas y en la travesía frente a Cuchipamba, a fin de acortar el trayecto y obtener un sendero lastrado y permanente.

Al mencionar este camino, cumple también recordar a los vecinos de Gualaceo la necesidad de com-

pletar el suyo a Indanza-Yunganza, camino construído en gran parte con el sudor y recursos de los habitantes de ese patriota y entusiasta cantón; camino llamado a proporcionar tierras a los numerosos pobladores que se apiñan y estrechan en torno a la villa, que extendiendo el radio de su influencia, cobraría la superioridad que merece por sus esfuerzos y patriotismo.

Sea este el momento de mencionar, con el debido respeto sobre todo al Padre Albino del Curto, su ejecutor, su héroe—el camino del Pan a Méndez, que ha de prolongarse hasta Macas y Yaupi y además un ramal hacia Chupianza. Ha llegado a ser rápidamente una realidad la colonización de esas regiones ayer desiertas. Aprovechando el elemento nacional, menos costoso que el factor extranjero, la colonización de las comarcas orientales anexas a la planicie andina, resolverá, no sólo nuestro problema internacional, sino el interno de la distribución del trabajo, para la distribución de la riqueza, eliminando la desocupación y la miseria.

En la primera época colonial, no obstante lo exiguo de la población, se procedía, en virtud de aquellas consideraciones. Y hoy con más razón, cuando se plantean los conflictos, en parte ficticios, del proletariado, han de abrirse cuantas sendas sea dable practicar, para que la tierra que la tenemos abundante y rica, sanee la atmósfera social, hoy henchida de miasmas de importación.

* * *

El programa de vialidad que acabo de trazar no comprende trabajos enormes, de largo aliento, desproporcionados a nuestros medios y fuerzas. Dispersa la población en todo el territorio, dividido el trabajo como están divididos los intereses, es incuestionable que poniendo todos los habitantes del antiguo Azuay el alma y las manos en la empresa, no es aventurado suponer que, en el espacio de cinco o seis años, pueden realizarse casi todas estas obras, la mayor parte por esfuerzo local y concurso gratuito.

Recordaré que, desde remoto tiempo, en estas co-

marcas ha sido costumbre la faena colectiva y no remunerada, de las llamadas *mingas*. Con ellas se han hecho gran parte de nuestros senderos y caminos y hasta canales de riego y continuamente las labores agrícolas, sobre todo de escarda y de cosecha.

Después de años, hemos tenido la satisfacción de observar cómo en provincias hermanas, sobre todo en las beneméritas Imbabura y Carchí, se han practicado labores intensas y de gran extensión, en forma ejemplar y digna de todo encomio, superando a los precursores de esta entusiasta faena.

Despertemos a nuestras poblaciones, sobre todo a las campesinas, a fin de intensificar el esfuerzo, circunscribiéndolo a cada parroquia y en alguna vez a los servicios cantonales más indispensables. Asambleaístas y congresales, entre ellos el que os habla, han instado porque se decrete la contribución vial, que practicándose de hecho sobre todo en las secciones agrarias, sería más conveniente que persistiese en forma legal, según la igualdad ante la ley y en provecho de cada sección parroquial. Así es cómo la contribución se convertiría en beneficio del contribuyente, el que por sí mismo se proporciona el camino, el agua de riego y de bebida, el puente, y tártas otras satisfacciones de urgencia.

No esperemos solo del Estado, ni de los Gobiernos que se inspiran, para sus dádivas, en las conveniencias de la política y en las más tristes de la propia conservación; no nos veamos nunca en el caso de ser desoídos o rechazados y no llegue la extremidad de pedir con ira y con el respaldo de la fuerza nuestra justicia. Mejor es que procedamos, dentro de la domesticidad culta y patriótica, sacrificándonos en beneficio nuestro y de nuestros descendientes, sin alardes de patriotería, inútiles querellas, o ridículas amenazas. Serenamente, noblemente, educándonos en la abnegación, seamos padres de nuestro progreso, para legarlo a la patria venidera.

Por desgracia, la política y la administración, en los últimos tiempos, se han encastillado en un régimen central que perjudica a sus propias funciones. El Estado, como órgano único del progreso, resulta absur-

do—un imposible; y el Poder mismo que se atribuye todas las facultades, se ve forzado a padecer todas las exigencias de los ciudadanos, las que no pueden satisfacerse. Lo único racional, que corresponde a la naturaleza, a la historia y a la función orgánica de la sociedad, es que las necesidades gerarquisadas, se atiendan así mismo gerárquicamente, con los propios recursos de cada organismo, sin que el Estado, a manera de una divinidad, pueda atender a los diversos menesteres de pueblos, provincias, asociaciones, individuos, dentro de un panteísmo sin concierto ni responsabilidad.

Los presentes conflictos que proceden de la crisis universal de la economía, demuestran el peligro de atribuirse el Estado la gerencia de todos los negocios, hasta los de carácter privado. Los perjudicados, los náufragos, los cesantes, los desocupados, los fallidos acuden al Poder Público, para que remedie sus males, precisamente porque el Poder Público ha monopolizado casi todas las fuerzas sociales. Tal situación compromete, en verdad, la tranquilidad pública, alterando la distribución de las faenas sociales correspondientes al individuo, a la comuna, a la religión.

En buena hora, se acuda a los altos poderes para intervención en las funciones que les correspondan, para remedio de la crisis. Pero nó que el pueblo en masa apele al oficialismo, para redimirse de daños provenientes del accidente natural o de que, respirando como respiramos la atmósfera del Universo, cuyos habitantes hoy sobre todo, después de la Gran Guerra, se encuentran ligados por imponderable solidaridad, participemos de los conflictos de otros países.

Estas últimas consideraciones me permito exponerlas, para el objeto de afirmar nuestro común criterio, en el sentido de que en cada sección, en un rincón cualquiera, por mínimo que sea, podemos laborar en provecho local e individual, conjurando los peligros del momento y preparando las seguridades del porvenir. ¿Cómo se habla de desocupados en países que comienzan y en que un inmenso territorio se halla inculto y en el que la vialidad, que es la circulación en la vida social, apenas existe? ¿Los desocupados carecerán de la-

bor en tierras donde apenas se han trazado las primeras rutas de colonización?

Vinimos a la luz en un pedazo de planeta donde se nos dan todos los productos conocidos, donde el plátano cuelga sus racimos en breve tiempo, donde la patata esponja la tierra para derramarse en fécula generosa, donde el maíz levanta triunfal la más rica de las espigas, decoro del nuevo mundo. Los inmensos bosques, los grandes cursos de agua para la fuerza, el subsuelo prometedor desde el petróleo hasta el oro, ¿qué nos falta? Nos faltan obreros, y se dice que hay desocupados. . . . ¡Qué sarcasmo el de nuestra indigencia moral y mental!

Y se aconseja la suspensión de las obras viales ¡Qué contrasentido! No existe la riqueza por falta de caminos, y no se nos darán caminos, por falta de dinero. ¿Cuándo se saldrá de este círculo vicioso? Se saldrá, señores ecuatorianos, Municipalidades Ilustres, Sacra Majestad el Estado, Presidente y Legislatura, cuando abramos, con supremo esfuerzo y en todas direcciones, los caminos, las carreteras, los ferrocarriles, que despierten a este muerto de la Patria, para que resucite con su economía libre y feliz, utilizando sus florestas, sus minas, sus praderas, sus caídas de agua y los brazos de sus hijos, que nunca deben hallarse desocupados. . . .

El temor de la catástrofe, las solemnidad del peligro, la precaución contra el naufragio duplican las fuerzas de resistencia y de previsión. La economía hoy se encuentra internacionalizada, de tal manera que un accidente lejano, un factor imprevisto, la más ligera oscilación del cambio en otros países, repercuten en toda la tierra. Las ondulaciones del dinamismo económico llegan a todas las fronteras. Las alteraciones de la producción y del consumo se traducen en los cambios, degenerando en los conflictos de la competencia y en la lucha ardiente para disputarse los mercados. La división del trabajo y de las funciones va desapareciendo, porque todos los países aspiran a bastarse a sí mismos, sin necesitar de los demás. En cuyo caso, se desequilibra el comercio y la superproducción mata por la abundancia. Aun el acaparamiento del oro—signo definitivo del circulante—congestiona a los países que im-

prudentemente monopolizan, o intentan monopolizar el respaldo universal de los valores.

Aplastados por la competencia, mermadas las exportaciones, apremiados por la exigencia de la vida nacional, los ecuatorianos hemos de meditar seriamente acerca de la penosa situación que aflige a casi todas las naciones. Quizás nuestra misma pequeñez nos rescata de mayores daños.

Los errores en economía tienen trascendencia vastísima y los gobiernos y pueblos han de considerar el problema con serenidad y valor, acudiendo a los recursos del crédito, al ahorro y a la curación de urgencia para el salvamento. La vialidad extendida en todo el territorio importa, no sólo la profilaxis de la hora, sino el remedio, la operación aplicable inmediatamente, la inyección vital, la restitución de la dinámica en la economía, que se traduce en la existencia misma: ser o no ser.

Equivocaciones, en casos de tanta importancia, tendrían consecuencias de gravedad inusitada. Vean los tribunos y los cónsules que la república no padezca detrimento: *videant cónsules*. . . . El error, en esta situación de gran entidad, conduciría a la ruina, sin recurso de salvamento. Ya dijo, hace muchos años un honrado jefe de la independencia colombiana: "el pararrayo de las tempestades políticas no se ha descubierto todavía". (1)

NOTAS

A TRACION

Después de la conferencia anterior, se han producido circunstancias y casos, que conviene explicar y detallar, para complemento del estudio, materia de aquella conferencia.

Primeramente, debe anotarse que un escritor corres-

(1) Posada Gutiérrez.

ponsal de estas mismas comarcas censuró la aludida conferencia, por la serena y justa queja que, en términos quizás demasiado benevolentes, se hizo al Gobierno central, en el departamento de obras públicas.

Se observa ya que, en nuestra desdichada provincia, la conducta de algunos adictos al régimen, por motivo principalmente de funciones públicas que desempeñan, se muestra tan celosa en la defensa de los superiores, que renuncia hasta a las consideraciones de la dignidad regional y hasta de la propia dignidad, comprometida por desvíos y menosprecios de directores y jefes.

Somos excepción en la vida nacional, no hay como dudarlo. Mientras en las demás secciones, autoridades y pueblo forman un sólo grupo mantenedor de los intereses comunes de la localidad, entre nosotros muy a menudo se producen aquellos ejemplares de traición de azuayos a nuestra justicia y al provecho que exigimos, por derecho natural y político.

Un empleo, aunque venga directamente del oficialismo, no puede ser precio de nuestra libertad, sobre todo de la que nos cumple ejercer en defensa de la casa propia; defensa tanto más sagrada cuanto se funda en motivos constitucionales de igualdad ante la ley.

El partido político no puede invocarse como inspirador legítimo de tales procedimientos. Y precisamente, por decoro del partido dominante, sus componentes han de exigir al poder que se respeten las prerrogativas seccionales. El desprecio de éstas entraña el desdén a los partidarios, tratados por el Gobierno de su partido, con tan poca consideración.

Triste resulta dejar constancia de tales incidentes que nos avergüenzan, en nuestro carácter de entidad territorial y que determinan, en gran parte, el afianzamiento del menos valer a que se nos reduce desde tiempos atrás, como lo comprueba el largo proceso de agravios e injurias de que somos víctimas.

NOTAS

EL FERROCARRIL IMPOSIBLE

La crisis fiscal, quizás abultada demasiado, ha traído lo que debíamos prever los vecinos del Azuay y Cañar: la suspensión, con tendencias más graves, de nuestras obras públicas, tan pocas y someramente ejecutadas. Hay que despedirse de las carreteras nacionales y del asendereado ferrocarril... y de....

El presupuesto del de Sibambe—Cuenca, que se dictó en forma de suspensión de los trabajos, al cabo casi los suprime y francamente. Vamos con lógica.... Las obras de vialidad no contratadas quedarán al margen y el ferrocarril, como de campaña, con su misérrimo equipo y sus Kalamasos, ¿se archivará en el Tambo, a cargo y dirección del benemérito Comandante Astudillo y del cuerpo militar de ingenieros del Montúfar?

Todavía más. Se descubre ahora que tal ferrocarril resulta imposible —lo declara pontificalmente el Senador de Loja Sr. Cueva García, propagandista de automóviles y carreteras. Han descubierto el problema unos técnicos nacionales reunidos en concilio e invocan ciertos informes de remota fecha, muy anteriores a la solución definitiva del problema técnico del ferrocarril.

Añádese a estos capítulos de oposición la hostilidad de algunos norteños, que intentan seguramente suprimir las obras del sur, para acrecentamiento de las del norte, sobre todo del ponderado ferrocarril y puerto de Esmeraldas.

Ya el año anterior, el Director de Obras Públicas Don Gabriel Noroña se opuso a la instancia de ciertos ingenieros nacionales que pedían la eliminación de esta malhadada empresa del ferrocarril de Sibambe.

Más explícitamente, ha informado el ingeniero Sr. Orejuela, apuntando las facilidades y poco gasto para avanzar con la línea férrea a Cuenca. Lo que ha despertado una tempestad en el norte: hechos que denuncian poquísima seriedad y muy superficial estudio de las circunstancias y de los antecedentes de esta obra

tan discutida, y cuyas inconveniencias, mayormente si son graves, van a cargo de los mismos técnicos nacionales que han intervenido, larga y profundamente, en esta construcción, ya como empleados del Gobierno, o al servicio de Compañías Constructoras.

No soy ni pretendo ser experto; pero en mi juicio, además de la vista de ojos que dirían los jurisperitos, me atengo a informaciones de hombres de ciencias y de práctica en su aplicación.

Ante todo, se ha de observar que estas provincias, para comunicarse con la costa, que es lo que importaba, escogieron y pidieron la ruta hacia el golfo de Guayaquil, por Naranjal primeramente y después hacia Puerto-Bolívar. Sobre todo, la última vía conectada con un puerto marítimo de primera clase señalaba la preferencia, por las facilidades además y el menor costo de la construcción.

Pero el programa del General Alfaro y de su coadjutor Archer Harman inclinó a los técnicos hacia la ruta Huigra—Tambo, para incrementar los emolumentos del ferrocarril central.

Hubimos de conformarnos con lo que se nos prometía, con manifiestos signos de pronta realización, sin que por ello renunciáramos a la línea Puerto—Bolívar, adscrita a la cual, se depositaban constantemente fondos de consideración.

Bien conocido es cómo éstos se desviaron para servicio principalmente de una compañía de minas extranjera, y como se nos redujo a aceptar, para comunicarnos con la costa y con Quito, el trayecto Huigra o Sibambe al Tambo.

Nadie podrá decir, salvo los técnicos del interes regionalista, que es imposible un ferrocarril al través del que va hoy del Tambo a la línea central.

Lo estudiaron desde García Moreno, por medio de Modesto López, en el gobierno de Veintemilla con Juan Bautista Dávila y en el gobierno del General Alfaro mediante los ingenieros de la dependencia de Harman. En el gobierno del General Plaza—se hicieron los estudios y planos del ingeniero Teodoro Thomas y al fin los de los expertos alemanes al servicio de la casa Orens-

tein—Köppel, quienes aprovecharon también el trazado del ferrocarril intercontinental.

Recuerdo que pertenezco al grupo de patriotas que, en Cuenca, festejaron a los ingenieros americanos de la grandiosa empresa; los que manifestaron lealmente la practicabilidad, en la zona recorrida, de la línea férrea, que hoy el Sr. Cueva García y el sínodo de ingenieros nacionales declaran digna de condenación y de fuego eterno.

Pudo elegirse otras variantes; pero ninguna de ellas significa una mejora sustancial que se traduzca en mayor eficiencia y ahorro de capitales. Quizás la única apreciable era la de Bucay --Lugmas—Santa Rosa, para el objeto de acercarnos más fácilmente a Guayaquil, que es lo que importa.

El programa de carreteras no puede aplicarse en todos los terrenos, ni corresponde a toda topografía. Una carretera de Sibambe hasta Cuenca valdría más que un ferrocarril y su conservación demandaría ingentes gastos. Díganlo los prácticos.

También se insiste en que la explotación del ferrocarril a Cuenca no daría los rendimientos que corresponden a su valor, porque los que presumen conocer nuestra economía y no se han asomado ni a las orillas de ella, pretenden establecer estadísticas *a priori*: procedimiento muy original, sobre todo tratándose de posibilidades.

Lo que se puede afirmar es que el ferrocarril, llegado a Cuenca, produciría relativamente quizás más que cualquiera de las otras líneas del Ecuador. El retazo de Sibambe al Tambo, según datos del año anterior, dejó un margen de ganancia, que nunca lo tuvieron al principio las vías similares. Y por fin ¿los ferrocarriles nacionales significan negocio? ¿no son más bien servicios que producen, en otra forma, rentas al Estado?

Sorprende que este ferrocarril sea el único discutido, el único imposible y fracasado. No se recuerda siquiera el de Santa Rosa a dentro, en parte, dos veces construido, ni la difícilísima ruta a Río Amarillo. Se olvida que Mr. Brawn (uno de los que trazó la línea de Santa Rosa al Tambo) en su día, resolvió el problema económico

de su contrato con el Gobierno, contrato que se estimó económicamente impracticable....

No es oportuno, en buen criterio, hablar de los obstáculos del proyecto a Esmeraldas, ni recordar los informes dados tiempo atrás por los expertos Thill, Rodil, Jizba. Las dificultades de una vía no se traducen en su imposibilidad. Ello debe estudiarse en el terreno de los recursos, sin aventurarse a consideraciones de otro orden, ni al estudio odioso de las preferencias. El Estado ha de ser como el sol para todos y la justicia honradamente distributiva.

Lo que algunos hermanos y maleantes vecinos opinan del Azuay y Cañar es que no merecen el ferrocarril... ¿No es verdad, señores técnicos y no técnicos, que tenéis muy poco desarrollado el órgano de la simpatía... a los llamados *morlacos*? ¿Será este el pecado colectivo que no se nos perdona?....

Y a propósito de líneas férreas imposibles, ¿cuál lo es más que la de Bucay a Tixán? Orilla ese ferrocarril una hoya estrecha, a flor de agua, sinuosa, con gradiente máxima en ciertos puntos y con la amenaza de montañas que sobre esa línea se vienen encima. Cabelmente el mayor defecto de la vía Sibambe-Cuenca consiste en hilvanarse con la de Sibambe a Huigra: sección de tantos desastres, en la que no ha mucho fué la hecatombe de Chanchán....

¿Qué opina sobre este último la oficiosa Junta Médica de técnicos ecuatorianos?....

Discurso pronunciado por Don Remigio Crespo Toral con motivo del aniversario de Cuenca e inauguración del ferrocarril en el Tambo. (1)

Este aniversario 110 de la independencia de Cuenca tiene especial significación: hoy la locomotora llega a la primera parroquia del antiguo Azuay.

(1) Por vía de apéndice, se estime oportuno agregar este discurso y el estudio siguiente *La verdad sobre el ferrocarril a Cuenca*, publicado en *El Comercio* de Quito, Nbre. de 1930. El discurso y el estudio manifiestan que, el momento mismo de la llegada del tren al Tambo, el autor del discurso y el estudio expuso

El animal de hierro, herido, maltrecho, fatigado, arriba al gran Cañar (*Jatun Cañar*) de los Incas, en las cercanías del solitario castillo de los viejos emperadores, y arriba en perezosa ruta para seguir hasta Tomebamba, la ciudad de la prehistoria cañar, la ciudad donde nació y murió el más grande de los monarcas y de los hijos de América antigua: Huaynacápac.

Al detenerse allí el monstruo de hierro, dará un alarido de triunfo, pero también de dolor. Porque avanzó allá tarde, cuando debió ir presto en carrera de victoria, hasta descansar junto a las ruinas del palacio de Huaynacápac, el palacio de la Puerta del León (*Puma Pungu*).

La más vieja ciudad de la América del Sur después del Cuzco, la más cercana al mar, entre las del altiplano, ha podido, con las cintas de acero, enlazar rápidamente sus campiñas de primavera con la costa tropical y el mar Pacífico.

Mas, las variaciones e inclemencias de la meteorología histórica, algo quizás de ocio hereditario y sobre todo la injusticia que desde arriba no da, en veces, por los motivos del derecho, sino inclinando la balanza hacia el favor, han sido parte -todo quizás- para que nuestro adelanto haya ido lánguidamente y para que todavía hayamos de esperar que la rueda civilizadora cruce por lo menos de norte a sur la tierra de los cañares, por los Bambas legendarios, desde Cañaribamba occidental, desde Pacaybamba, hasta Paucarbamba y Challuabamba que cortejan a la risueña Tomebamba—la Santa Ana de los Ríos de los encomenderos españoles, la Cuenca de los Mendozas del Infantado, la de Gil Ramírez Dávalos, hijodalgo, Corregidor del Cuzco y Gobernador de Quito.

Desde 1871 en que los Señores Tomás Toral, Luis Cordero y Francisco J. Moscoso, asociados al ingeniero francés Michon, lanzaron, como corriente de luz,

las justas querellas y los temores del Azuay acerca del ferrocarril malquerido hasta en algunos círculos oficiales. Fue significativo que altos funcionarios no asistiesen al festival que los azuayos residentes en la Capital celebraron con motivo del arribo de la locomotora al Tambo.

la primera tentativa de ferrocarril, el Azuay no olvidó jamás la empresa que había de abrirle las puertas de su prisión de cordillera, para entregarse al dinamismo salvador de las olas, en que se hallan todos los caminos y todas las rutas.

Pero, hasta los hombres más íclitos de nuestra patria nos fueron esquivos, a pesar de que no pedíamos de limosna sino nuestro propio dinero: queríamos redimir la vida encadenada a las dulces pero a veces ingratas cadenas de la nacionalidad.

A partir de 1883 se vinieron repitiendo incesantemente los empeños del ferrocarril, cuyos anales de contratos de farsa, de actividades de anemia, de decretos y concesiones de romanticismo legislativo han mantenido una situación equívoca, una cronicidad enferma, la parálisis obligada, el retroceso obligatorio, el paro forzoso, la inercia carcelaria.

En 1899 se destinaron a los trabajos iniciales de la vía férrea de Huigra a Cuenca los primeros fondos, de mala sombra, de la contribución sustitutiva eclesiástica. Aquellos dineros montantes a respetable ingreso se incluyeron sucesivamente en el malabarismo fiscal que deslizó los sagrados recursos hacia otros rincones del dispensario público. Lo propio acaeció con el tanto por ciento del gravamen a la importación. Hubimos además de imponernos contribuciones locales, no obstante ser la obra deber nacional. Comprometiéndose, por fin M. Archer Harman a construir, como preliminar, la mitad de un camino de herradura de Huigra al Tambo, ello como parte de sus obligaciones procedentes del contrato del ferrocarril central y para incrementar sus emolumentos. A poco, la benevolencia de la altura desligó a Harman de sus obligaciones y un recargo a la tarifa de transporte de las mercaderías con destino al Sur sirvió, junto con los impuestos provinciales, para continuación de la vía. Ésta pudo ser por lo menos una carretera secundaria, dada la cuantía de los fondos acumulados en las tesorerías del Azuay y Cañar. Mas la urgencia de celebrar majestuosamente el primer centenario de la emancipación, el de 1809, sacrificó, no las rentas de los privilegiados, sino las

de los humildes: a las festividades del centenario concurrimos en efígie... con la de los fondos de la carretera de nuestras ilusiones.

Así llegamos, con otros episodios de engaño, que es fuerza entregar a la piedad del silencio, al año 1915, en que el Dr. Baquerizo Moreno, después de galante visita a las provincias australes, dió impulso, mediante empréstito bancario, a los trabajos del camino de hierro que al cabo se determinó arrancarlo de Sibambe, para orillar la risueña parroquia de Churchi.

La gran guerra, comprometiendo la hacienda nacional, paralizó varias tentativas, entre ellas las del contrato de la casa Orenstein Köppel—Arthur Köppel.

Todo habría terminado allí si dos instuciones beneméritas—la Junta de Mejoras y Obras Públicas del Azuay que controlaba la obra y el Banco del mismo nombre—no hubiesen acudido a resucitarla. El Banco bajo la presión insistente y patriótica de la Junta, no obstante la exigüidad del capital, vació sus arcas en bien de la empresa de redención, como se la llamaba.

De esta manera, pudo ella adelantar la vía hasta Tipococha, bajo la dirección autonómica de la Junta, que terminó su intervención, dejando pendiente un contrato de superestructura y enriplamiento con cuatro kilómetros, además de terraplén, desde Tipococha adelante.

Entonces fue cuando algunos patriotas de Cuenca que habían intentado en el país y hasta en el extranjero combinaciones y facilidades que fueron terciamente desechadas, concertaron formar una compañía nacional para realizar el ferrocarril, en la que tomó parte, con sus conocimientos y prestigio, el ingeniero ecuatoriano don Manuel A. Navarro. Se solicitó la concesión en virtud de autorizaciones vigentes; y obtenida ella, debía procederse a suscribir el contrato. Para esto el Ministro de Obras Públicas entregó la minuta, con tan irritantes modalidades y tales sanciones, que entre ellas no faltaba sino la pena de muerte, al decir del espiritual presidente Córdova. La propuesta hubo de fracasar. Pero no terminó allí el empeño de los patriotas del Azuay que formaron la *Sociedad Constructora*, que

renovó sus instancias ante el Gobierno, unida a los principales Bancos de la generosa ciudad de Guayaquil y a la gestión del discutido pero nunca menos patriota caballero Don Francisco Urbina. Esto en víspera del 9 de Julio de 1925. El contrato definitivo se suscribió, poniendo en él su firma el distinguido Ministro don José Vicente Trujillo. A los trece días de suscrito y sin que el Gobierno cumpliera todavía sus obligaciones preliminares, la Junta Militar suspendió el contrato y al cabo lo canceló en forma unilateral. Se entregó la construcción a un extranjero, sin garantía: que tal no puede llamarse la cuota de utilidades aleatorias del empresario. A la honrada Junta de Cuenca se le privó de toda intervención, hasta de la queja. Y comenzó otro período de viacrucis que habría de culminar en el fracaso de la empresa extranjera y en cuantiosa pérdida de los dineros nacionales. Otra vez la piedad del silencio....

Fue entonces cuando el Presidente Provisional, cuyo programa de Obras Públicas abarcó casi todo el territorio, puso mano vigorosa en el Ferrocarril del Sur, que en mala hora lo recibió encadenado a las ligaduras de una empresa

En 1929 se tentó organizar la continuación de los terraplenes hacia Biblián, y eliminado todo contrato, se aceptó la intervención entusiasta de la superioridad militar. El soldado entraba a las faenas de la paz, para redención de los pueblos: hermosa actitud, ensayada ya arrogantemente en otros sectores de trabajos públicos. El *Batallón Montúfar*, al mando del Comandante Dávila, emprendió resueltamente la continuación de los terraplenes hacia Biblián, hasta que frustrado el contrato con los Señores Dobbie y Simons, la unidad militar hubo de retroceder, para reparos y terminación de la línea hasta el Tambo: el obligado retroceso de un año.

Pero vamos llegando, y hoy precisamente es el momento histórico de júbilo para olvidar lo pasado, que el olvido es medicina de regeneración y optimismo. No volvamos los ojos atrás, sino pongámoslos de frente sobre la ruta del futuro, que es nuestro, para seguir adelante, sin vacilación, con la fuerza del heroísmo, gastado

en la faena perdurable de la civilización.

El ferrocarril toma ya carta de ciudadanía en el Azuay, que lo merece por sus virtudes cívicas y morales, por su ardor pasional en el trabajo, porque ha contribuido también con la linfa roja y el oro del cerebro a muchas realidades y ensueños de la Patria, y porque para el porvenir, él tiene resuelto el programa del bien estar común, pues desde hace siglos tiene puestos en una sola mano el capital y el trabajo, con lo que se ha adelantado honrosamente a la verdadera reforma social.

Hemos de rendir homenaje, en ésta solemnidad, a todos los que han contribuido para esta primera jornada nuestra: al Dr. Baquerizo Moreno, al Dr. José Luis Tamayo, a los gobernadores y vocales de la benemérita Junta de Cuenca, al Dr. Gonzalo S. Córdova, a los inspectores del ferrocarril, y entre ellos al Dr. Octavio Cordero Palacios, a quien el Cielo concedió casi todos los atributos humanos. Vaya este cariñoso homenaje a su lecho de dolor. Él, como Moisés, no verá al peregrino civilizador, en la nativa tierra.

Un recuerdo de predilección a los ingenieros, y entre ellos a los Señores Rossenstock y Jizba y a sus jóvenes ayudantes de Cuenca que, tantos años, sopor-taron las inclemencias del páramo y las soledades del bosque, en el martirio de la faena.

Sobre todo, un homenaje de gratitud al Dr. Isidro Ayora, quien pagó la deuda del ferrocarril y lo ha puesto en la primera estación, en rumbo a Cuenca. A él, a su Ministro de Obras Públicas señor Moreno, a su Dirección técnica, al Sr. Inspector General del Ejército, al Ministro de la Guerra, al Batallón Montúfar, al Comandante Dávila y al gallardo Comandante Astudillo, el triunfador de este momento. Gratitud nuestra a todos los que en esta gran obra, han puesto siquiera ojos de simpatía.

El glorioso animal de hierro despierte allí a los que duermen; los pueblos, con la pica al hombro, desfilen gritando que se trace la vía y la labren, cantando el himno de avance, para, en empuje arrollador, tender en breve al viento del Tomebamba la bandera negra y roja que corona la testa del monstruo vencedor, que ha-

brá de ganar después otra batalla, la de redención del pueblo por el trabajo, en pro del bienestar común, el que compendia toda la política para vida y salud.