

DE 1535 A 1928... Y?...

Labor lenta, de esfuerzos dolorosos y aislados, señaló el derrotero de la obra Quito-Esmeraldas. Larga gestación de siglos en los que palpitaba, sólo para los pueblos del Norte, la esperanza de esa arteria, como necesidad impostergable. Muchas veces, ni una voz de aliento para el febril entusiasmo de aquellos que veían con ojos de fe, la importancia de la salida al mar. Obstáculos siempre. Viejas y nuevas dificultades iban matando en flor el sueño. Y el fracaso apuntaba sardónico, su mano fatalista en el curso de los años, como una maldición de muerte.

Pero nuestros pueblos vivieron su esperanza. Sostuvieron sus aspiraciones. Las agitaron. Las moldearon. Las hicieron carne de su carne. Y queriendo satisfacerlas y en la imposibilidad de postergarlas —con la comprensión de esas necesidades por parte del Gobierno y de su apoyo eficiente en los últimos años— las materializaron en una eclosión admirable de sorpresas. Y es así como a través de los años y a pesar de todo —de los obstáculos naturales y de los obstáculos de los hombres, más poderosos que los primeros—, la ilusión acariciada con ardor fanático por el cerebro de nuestros progenitores, llega a la mitad de la jornada.

I

Pedro Puelles, teniente de Sebastián de Benalcázar, recorrió *Saransig*, "pueblo que se levanta". (Significación etimológica apuntada por Cabello Balboa). Desde aquí se lanzó al Norte y conquistó las tribus de Lita, Quilca y Cahuasquí. Los indios no se avenían pasivamente. Se resistían a la esclavitud que llegaba. Estas

tribus se rebelaron al poco tiempo. Y fueron los capitanes Rodrigo de Ocampo y Antonio de Hosnayo, los encargados de la pacificación. Ya tranquilas, entre 1535 y 1564, permiten hacer expediciones por sus territorios. Un Capitán Ochoa buscó camino a la Costa. Siguió el curso del Lita y después de dos tentativas murió en la empresa. Diego de Bazán siguió los pasos anteriores. Tras una serie de penalidades, después de un año de andar perdido por las selvas, salió a Portoviejo.



Templo El Jordán - Año 1925

Nueva tentativa es la señalada por Gonzalo Diez de Pinedo. Salió de Quito. Cruzó la región de Sigchos y avanzó a Esmeraldas, Alonso de Rojas y los capitanes Valderrama y Zárate y Chacón, siguieron el mismo derrotero.

Parece que por esta misma época se abrió un camino a Esmeraldas desde Quito, por la Provincia de los Yumbos.

El afán evangelizador de los Mercedarios marca una era distinta. Las tribus de Esmeraldas fueron las más hostiles a la conversión católica. Los misioneros en la imposibilidad de avanzar

por la costa, se abrieron paso por las selvas de Malbucho hasta caer en San Lorenzo.

La salida a la costa es un anhelo. Las tentativas de buscarse vías se suceden, llegando a marcarse con la fundación de Ibarra, el 28 de Setiembre de 1606, fundación que tuvo por objeto reunir a los blancos dispersos por los campos del Norte y abrir una comunicación al Pacífico, "un camino más corto y expedito que pusiera en relación la Capital del Reino con Panamá", según refiere el señor González Suárez. A nombre de Miguel de Ibarra verificó la fundación Cristóbal de Troya. Espíritu emprendedor, no quiso gozar de las prerrogativas de su cargo. Pasó un año de la fundación y en marzo de 1607, sale a inspeccionar la Provincia. Avanza hasta la cordillera. La trasmonta y llega a la hoya del Santiago, estudiando los lugares más adecuados para la obra en proyecto. Practica sondajes en el Santiago y luego en las diferentes ensenadas y bahías de la costa. Y concluye tras de observaciones detenidas, que el camino habría de cruzar por la tribu de los Malabas, antes de los pueblos de Espíritu Santo y Guadalupe, en la cordillera de las Lachas, y que el puerto debería quedar en las proximidades de Ancón de Sardinias. Troya, queriendo hacer realidad su proyecto, encargó a Juan Corrales la construcción de un puente de cal sobre el Pisque. Diez años después de la muerte del Presidente Recalde, vuelve al camino de Ibarra a Santiago que estaba abandonado. Somete a la tribu de los Malabas, pero no puede continuar su empresa, porque le destituyen de su cargo.

El Corregidor de Otavalo y de la villa de Ibarra, capitán Pablo Durango Delgadillo, trabajó también con gran empeño en el camino al mar y la formación de un puerto en la bahía de San Mateo. El camino llegó medianamente a concluirse. Se trajinó por él. Varios buques de Panamá tocaron al Puerto. Pero el terror de que los corsarios, se apoderasen de San Mateo y con un punto de partida iniciaran el contrabando, movió al Príncipe de Esquilache, Virrey del Perú, a prohibir el perfeccionamiento de la vía. Por otra parte, la Audiencia de Quito informó que "la empresa era muy costosa y de ninguna utilidad, pues apenas se rozaba la selva cuando tornaba a reproducirse. Además, Esmeraldas

y los lugares por donde pasaba el camino, eran inhabitables, con pantanos profundos y de un clima enfermizo". El mismo señor González Suárez dice que "a estos motivos hay que añadir la contradicción hecha secretamente al camino, por los comerciantes de Guayaquil, a cuyos intereses había de causar perjuicio la formación de un nuevo puerto mucho más cercano a Panamá".

Durango Delgadillo murió mientras continuaba la empresa. Una maldición perseguía a los dirigentes. El capitán Francisco Menacho que siguió los trabajos, se tulló por la humedad de los lugares y falleció al fin en Ibarra.

El derrotero de esta vía que desapareció juntamente con las misiones recién establecidas, era el mismo de los Mercedarios.

Los corregidores de Ibarra, cuyos cargos adquirirían con la condición de abrir el camino al mar, siguieron intentando nuevos esfuerzos, más por contentar a los Presidentes posteriores de la Audiencia que por interés del Reino.

Mientras se fracasaba constantemente por el Norte, en 1624 estaba concluído el camino de Quito a Bahía de Caráquez.

Muy justo es anotar los trabajos del sabio Maldonado. Llegó a efectuar el camino de Quito a Esmeraldas por Cotocollao y Nono hasta la confluencia del Caone con el Blanco, cuyo curso servía para llegar al mar. Esta obra realizó después de siete años de trabajo con 160 peones diarios que ganaban dos y cuatro reales, comida y tabaco. La extensión era de 46 leguas, 24 por tierra y 22 por agua. En 1740 fue comisionado Dn. José de Astorga para examinar este camino, siendo el informe favorable. Maldonado promovió la fundación de la Tola y se empeñó en unirla con Esmeraldas.

En 1741 la Audiencia dictó un acto dando "por obra buena la apertura del camino". Pero como réplica inmediata, de la misma Quito, informaron mal, obligando al Virrey a opinar que

la obra "era perjudicial para los intereses de la Real Hacienda, ya que incrementaría el contrabando".

Años más tarde tentó la empresa Fernando Juárez, sin ningún resultado.

Pasa el tiempo. El ensueño late aún. Ya el Presidente Guzmán vuelve a preocuparse. Toca a Luis Francisco Héctor de Carondelet (1799-1806) continuar con decisión la empresa abandonada del camino que "había de poner en comunicación la ciudad de Ibarra con el puerto de San Lorenzo, en la bahía del Pailón. Tuvo un apoyo eficiente para sus trabajos en el sabio Caldas. Le ocupó en trazar el camino llamado de Malbucho. El sabio colombiano recorrió toda la hoya del Chota hasta el río Lita. Exploró la región de Esmeraldas, llegando después de observaciones meditadas, a delinear prolijamente el plano del camino, "señalando con toda exactitud las distancias de los lugares y la altura a que cada punto se encontraba sobre el nivel del mar". Agregó consejos, y con sus planos, se iniciaron los trabajos del camino. Dentro de la montaña surgió San Francisco de Carondelet, pequeña población, y se habilitó el puerto de la Tola, declarándole menor. Escasa población, escaso comercio y casi ningún tráfico, determinaron la decadencia del camino y del puerto.

El siglo dieciocho termina sin el cumplimiento de la aspiración.

II

Los movimientos revolucionarios, el grito de rebeldía y la separación de los americanos, no dan lugar a ninguna idea sobre realización de caminos. Finalizan las agitaciones. América es libre. El canto de los patriotas es canto de gloria. Canción de triunfo. En el cerebro de las concepciones geniales, en el que fulguró la idea de la emancipación criolla, en el cerebro prodigioso de Bolívar, brota otra idea, la de comunicar el corazón de la sierra con las aguas tranquilas del Pacífico. Queriendo hacer realidad ese

proyecto, el 25 de junio de 1822, dictó el decreto cuya transcripción se ha hecho en páginas anteriores.

A iniciativa del Libertador, el Congreso de Colombia dictó el Decreto que sigue:

El Senado y la Cámara de Representantes de la República de Colombia reunidos en Congreso,

Considerando:

Que la Provincia de Pichincha carece de un puerto por donde hacer la importación de los efectos que consume, y la exportación de los frutos y manufacturas que produce y sin el cual no puede prosperar, y que los caminos que pueden abrirse de Quito al puerto de Esmeraldas por una parte, y al de la Bahía de Caráquez, en la Provincia de Manabí, por otra, ofrecen las ventajas apetecibles para esos pueblos;

Decretan:

Art. 1º.- El Poder Ejecutivo facilitará la apertura de los caminos de Quito a Esmeraldas por una parte y a la Bahía de Caráquez por otra; ya invitando empresarios por medio de la imprenta, dentro y fuera de la República, ya dando impulso a la empresa, mediante el influjo natural del Gobierno.

Art. 2º.- Se concede exención absoluta de toda contribución directa o indirecta que entre en el Tesoro Nacional y de los diezmos y primicias a todos los habitantes de los puertos de Esmeraldas y Bahía de Caráquez y las cercanías de sus caminos y a los que vayan a poblarlos, con tal que funden casas y se avecinden en dichos caminos y poblados;

Dado en Bogotá, a 16 de Marzo de 1826, 16.

III

Desgraciadamente la Unión Colombiana se derrumba. El Ecuador queda solo, con una enorme deuda y la obra se aplaza.

El 12 de marzo de 1839 se expide un decreto que tiene íntima relación con el de marzo de 1826, en el cual se habilita el puerto de San Lorenzo y se conceden ciertos derechos a los empresarios que iban a efectuar la obra Esmeraldas-Ibarra, por Malbucho. Se les da una extensión de tierra de cuarenta y cinco mil fanegadas (Presidencia de J. J. Flores.- Presidente del Senado, Diego Noboa). Este Decreto se ejecuta el 18 de marzo del mismo año.

En 1843, el 14 de junio dicitase una ley sobre posadas, ventas y mesones junto al camino de Esmeraldas.

Por no haberse cumplido los objetos que se propuso la ley de 16 de marzo de 1839 "con grande perjuicio de los pueblos y de la Compañía que tomó a su cargo la dirección de esta importante obra, por las medidas indirectas que empleó la pasada administración para anular el puerto del Pailón y estorbar los trabajos materiales del camino de Carondelet", la Convención Nacional de 1846, el 7 de febrero, dio un decreto por el cual desde el 1º de enero de 1847, hasta seis años después, no debían cobrarse "en el puerto del Pailón y camino de Carondelet, ninguna clase de derechos de importación ni peaje", pero estableciendo "por dos o tres años sin término una contribución extraordinaria en la Provincia de Imbabura, hasta cubrir el presupuesto formado para la apertura del camino de Carondelet, de cuatro reales a veinte pesos por persona", cuya clasificación deberían hacer los Concejos Municipales. El Presidente de la Convención fue Vicente Rocafuerte y el de la República, Vicente Ramón Roca.

El 11 de Noviembre de 1865, el Congreso aprueba en todas sus partes el contrato celebrado con el señor Miguel Parys Moreno, para la construcción de un camino de Otavalo e Ibarra

hasta San Lorenzo del Pailón. Se ejecutoria el 14 de noviembre de 1865 siendo Presidente de la República Jerónimo Carrión.

El 30 de Agosto de 1869, se da una ley sobre el establecimiento de tambos en el camino de Esmeraldas.

García Moreno preocupose en su administración de la conservación, cuidado y adelanto del camino al Pailón. Quiso también buscar salida al mar por Intag. Aún se descubre en ciertos sitios trozos de la vía.

El 23 de setiembre de 1873, el Senado y la Cámara de Diputados, autorizó al mismo García Moreno para que hiciera construir un muelle en la Bahía de Coquito y un ferrocarril de sangre desde el muelle a Esmeraldas. Es ley el 10 de octubre.

La Convención de 1884, el 27 de febrero ordena "la inmediata apertura de un camino de herradura" de la ciudad de Ibarra al Pailón. Señala fondos y crea juntas consultivas en las capitales de Imbabura y Esmeraldas, facultando al Poder Ejecutivo para celebrar contratos, sobre este aspecto. Es ley el 5 de marzo del mismo año, siendo Presidente José María Plácido Caamaño.

Pero el Congreso de 1885, el 8 de agosto, decreta que el camino del Pailón no puede realizarse "por la angustiosa situación del Erario", y por tener que atender a la conservación del camino del Norte, desde Malchinguí a Otavalo, correspondiendo a este Municipio su vigilancia. Se ejecuta el 13 de agosto en la misma administración.

Cambia el proyecto de un camino de herradura a Esmeraldas, por la construcción de una línea ferrocarrilera. Toca al Congreso extraordinario de 1886, el 15 de Agosto, autorizar al mismo Presidente Caamaño, "para que contrate ad-referendum, con los señores Juan G. Enrique Finlay y Francisco W. Wiswel o con cualquiera otra persona o Compañía que ofrezca ventajas, una vía férrea servida por vapor, desde San Lorenzo hasta la ciu-

dad de Ibarra", El 19 del mismo es ley. Se firma el contrato el 21 y se pone el ejecútese el 24, esta empresa se llamó Ferrocarril del Pacífico. Los trabajos debían empezar después de año y medio de aprobado y firmado legalmente el contrato, y debían terminarse después de seis años. La vía debería tener 915 milímetros de ancho, con gradientes del 3 y cuando más del 4 por ciento, con curvas de un radio no menor de 49 metros, con durmientes de hierro o madera incorruptible, con dos estaciones, una en cada punto terminal y pequeñas en los puntos intermedios. Además, un muelle en San Lorenzo. La empresa iba a tener el privilegio exclusivo por 99 años, con el aprovechamiento hasta de la aduana de San Lorenzo.

Este contrato caducó y es un Sr. Federico Wesson, representado por Wiswel, quien toma la empresa en idénticas condiciones que la anterior. El Congreso de 1887, el 8 de agosto, aprueba la propuesta y autoriza al Presidente Caamaño celebre la correspondiente escritura. El contrato se promulgó el 20 de agosto. Los trabajos de esta "Compañía del Ferrocarril de Quito y el Pacífico" debían iniciarse el 10 de Julio de 1883 y debían terminarse seis años más tarde.

No hay resultado concreto. Se declara caducado el contrato.

En 1894, la "Sociedad Anónima del Pailón", formada por capitalistas de Quito, elevó una solicitud al Congreso pidiendo la facultad de construir por su cuenta la línea férrea Ibarra-Pailón. Se concedió el permiso el 17 de agosto, poniendo el ejecútese el 24. Pocas son las concesiones hechas por el Gobierno de Cordero y en cambio se imponen condiciones tirantes que no se había impuesto a las compañías anteriores.

La no iniciación del trabajo es el resultado inmediato.

Cada administración, en lo sucesivo, irá endulzando a los pueblos del Norte con sólo promesas. Quizá al Gobierno de Alfaro no le faltó buena voluntad. Quiso efectuar la obra pero los que le rodearon impidieron en cierto modo la realización. La

Asamblea Nacional de 1897, el 1º de abril, sólo ordena la construcción del camino de herradura, entre Ibarra y Esmeraldas. Señala fondos. Crea una junta administrativa con la atribución de contratar empréstitos. Se ejecuta el 8 de abril del mismo año.

Por esta misma época se hacían estudios sobre el puerto de San Lorenzo, el "único puerto", al decir del Ingeniero Eaton, pues tenía un nivel de 25 pies, sobre las más altas mareas.

En 1905, siendo Presidente Lizardo García, el Congreso aprueba por un decreto del 19 de octubre, ejecutado el 28 y promulgado el 7 de noviembre, un contrato "celebrado por el Ministro de Obras Públicas y el señor Barón Bandouia Van Dedem, por su propio derecho y como representante de un sindicato franco-ecuatoriano, sobre la construcción de un ferrocarril" que partiendo de un punto de la costa de Esmeraldas termine en la Capital de la República, pasando por Ibarra. Es Presidente del Senado José Luis Tamayo. De la Cámara de Diputados, Modesto A. Peñaherrera y Ministro de Obras Públicas, Gonzalo S. Córdova.

Las gestiones para firmar el contrato se prolongan. Un decreto legislativo del 5 de febrero de 1907 autoriza al Ejecutivo a que celebre con el señor Federico Steffan, representante de Van Dedem, el contrato por escritura para la construcción del ferrocarril "Pacífico-Ibarra-Otavalo-Quito". La explotación se le concedía por 66 años y se entregaba a la Compañía en propiedad los terrenos, a uno y otro lado, en toda la longitud, treinta metros de ancho en los terrenos nacionales y diez en los particulares. El Gobierno hizo algunas modificaciones a las bases presentadas, como la alternabilidad en la extensión de la línea, de terrenos nacionales con los que iban a adjudicarse a la Empresa. Steffan aceptó el 14 de febrero y se ejecutó el contrato por Eloy Alfaro el mismo día.

El 4 de Mayo de 1913 se forma en Quito una Junta para promover la realización del ferrocarril. Quizá por sus gestiones, el 30 de agosto de ese año, el Congreso ordena al Ejecutivo cons-

truya una línea férrea entre Esmeraldas y Quito pasando por Ibarra. Se ejecuta el 6 de setiembre por Leonidas Plaza G.

Luis Antonio Pallares, como Presidente del Senado, el 24 de febrero de 1914, decreta que la Junta formada en el año anterior siga en sus funciones con el carácter de consultiva. En este mismo año se dan impuestos para el ferrocarril.

El Congreso de 1915, el 5 de octubre, expide un decreto cuyos dos primeros artículos dicen: 1º.- Proceda el Ejecutivo, sin ningún retardo a la realización de una vía férrea con motor eléctrico, siempre que técnicamente resultare conveniente, de Quito a Esmeraldas, procurando que la línea pase de preferencia por las ciudades de Otavalo y Cayambe, siempre que fuere posible, según el informe de los técnicos. Art. 2º.- Se construirá primeramente la sección comprendida entre Quito e Ibarra; y al mismo tiempo que se hagan los estudios y trabajos preliminares de la obra, se procederá también a la instalación de una planta eléctrica capaz de producir la fuerza motriz necesaria para el objeto, caso de haberse decidido que el ferrocarril sea con fuerza eléctrica. Art. 3º.- En la ejecución de la obra se invertirán todos los fondos destinados a este ferrocarril, según decretos legislativos.

Es Presidente del Senado, Baquerizo Moreno y de la República, Plaza Gutiérrez. Se pone el "Ejecútese" el 14 de octubre.

El 8 de octubre de 1916, ejecutoriado el 13 y ya en la administración de Baquerizo, el Congreso decreta se continúen los trabajos Quito-Ibarra, al mismo tiempo que debían verificarse los estudios, localización y construcción de la línea desde el puerto de San Lorenzo del Pailón u otro punto de Esmeraldas. Señala fondos y permite al Gobierno contratar empréstitos internos o externos, a fin de que se haga en el menor tiempo posible y con la mayor economía. Aclara que los fondos destinados en la ley de 6 de setiembre de 1913, se asignarán a la construcción del ramal Ibarra-Tulcán, tan pronto como se halle concluido el ferrocarril Quito-Esmeraldas.

A raíz del decreto descentralizador de rentas del ferrocarril (1915), se formaron en Quito dos comisiones de ingenieros para localizar la línea. La una integrada por K. Rintelen, G. Noroña, J. Gómez Gault y Rafael Dávila. La otra, por W. C. Simmons, J. I. Vela y Carlos Egas Valdiviezo. Recorrieron Quito, el Inga, Pifo, Quinche, Cayambe, Pesillo, Zuleta e Ibarra por el lado oriental. Quito, Tanlahua, Perucho, San José de Minas, Otavalo e Ibarra, por el occidental. La primera se inclinó por esta ruta: Quito, Cotocollao, Pomasqui, San Antonio, la Providencia, Guailabamba, Otón, Cayambe, Cajas e Ibarra. La otra, saliendo del Ejido o de Chimbacalle, por Guápulo, Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Yaruquí, Quinche, Otón, Cayambe, Cajas e Ibarra.

Gómez Gault, afirmó que no había sino dos líneas aceptables: primera, Chimbacalle, Tumbaco, Puembo, Yaruquí, Quinche, Otón y Cayambe; segunda. Ejido, Cotocollao, Calderón, confluencia del Pisque con el Guailabamba, Tanda y Tabacundo, declarando preferible la primera y siendo de la misma opinión el ingeniero Wulckow.

Una comisión dirimente compuesta de Héctor Dueñas (Director de Obras Públicas) y W. G. Fox, afirmó era preferible la línea oriental. Al fin se aceptó la línea Puengasí, Cumbayá, Puembo, etc.

Como conclusión, de estas diferentes localizaciones, se nota que la línea no debía pasar por Otavalo, corriendo esta ciudad, principal centro de negocios, de comercio y de industrias de Imbabura, el peligro de quedar aislada.

El 20 de Febrero de 1916 se verificó una Asamblea Popular en Otavalo y organizó una junta con doble objeto: trabajar para que la obra se lleve a cabo y para que la línea férrea pase por la ciudad. Fue Director Provisional J. E. Borja. Designó como representantes a la Junta Provincial al Canónigo Pasquel y a J. D. Albuja y nombró a P. A. Alarcón, Presidente efectivo, quien duró en sus funciones hasta su fallecimiento, sustituyéndole Joaquín Saona.

El 23 de noviembre se organizó definitivamente la Junta Provincial siendo representantes de la de Otavalo, Agustín Rosales y Joaquín Sandoval. A fines de Agosto de 1916 se concluyeron los estudios y los planos de la Sección Pailón-Ibarra por la Casa "Orenstein Koppel, Arthur Koppel" de Berlín contratada para la dirección de los trabajos. La extensión de esta parte es de 198 kilómetros con un costo de 13 millones 700 mil sucres, más 600 mil para la construcción del puerto de San Lorenzo.

Con anterioridad la Casa White quiso hacer el mismo arreglo.

IV

Mientras en la Provincia de Pichincha seguíanse los trabajos, gracias a las órdenes legislativas y a las actividades de la Junta Consultiva hasta junio de 1916, a partir del 915 Imbabura se agitaba nerviosa, inquisitiva, amenazante. El Ferrocarril era su sueño...

La orden dada en el mes de julio de 1917 para la inauguración de los trabajos el 10 de agosto, calma las cóleras contenidas y aumenta los ardores de entusiasmo. Los hijos de la Provincia se congregan en Ibarra. Son muchos. Otavalo no podía faltar. Y llegan a las cinco de la tarde del día nueve en un numeroso contingente. Los de Otavalo —por no encontrar alojamiento— se tendieron a descansar en los atrios de las iglesias cerradas, en los portales, y en las piedras de las calles... A las siete de la noche desfilaron más de seis mil hombres: un ejército pacífico armado de sus propias herramientas... Nunca se vió, dice "El Ferrocarril del Norte" —publicación ibarreña— una manifestación de tal clase.

El día 10 se congregan en el lugar de la iniciación de los trabajos, cinco mil hombres. Solemnemente es declarado el comienzo de la obra para Imbabura. Concluidas las ceremonias habla el Canónigo Pasquel. Es el minuto intenso... Imbabureños —dice— os habéis congregado para jurar que la obra se llevará a cabo a través de todo obstáculo y que, si fuere menester, fertilizar el suelo de

Imbabura con nuestra sangre, para que sobre ella se extiendan las cintas de acero del sublime monstruo, estemos listos a este sacrificio, en aras de nuestro propio engrandecimiento y prosperidad. Juráis defenderla?... Cinco mil cabezas están descubiertas, cinco mil brazos se extienden con gravedad suprema y cinco mil bocas pronuncian: ¡juramos!

El 11 se continúan los trabajos. 400 hombres arreglaban la vía en "Yacucalle".

Por esta época se concluían los terraplenes de Quito a Cumbayá, en los cuales trabajaron las colonias imbabureña y carchense y los universitarios del Norte. Más tarde toca al batallón "Córdova" trabajar en Puembo (km. 41) y la quebrada del Chiche, correspondiendo al Zapadores Chimborazo concluir el relleno sobre el puente de Tumbaco (enero de 1919).

El 15 de agosto, Cotacachi envía su contingente. Son 347 trabajadores que hacen su faena el día 16. El 18 trabaja Zuleta con 250 hombres. El 19 de agosto, 600 ibarreños; el mismo día 500 hombres de la parcialidad de Carabuela (Otavalo), junto con contingentes de San Antonio y Angochagua, preparan dos kilómetros, alcanzando el trabajo total a seis kilómetros.

24 de agosto, Tumbabiro y Cahuasquí, con 300. Día 27, San Antonio, 700. Imantag, 350. Hay cooperación de los peones de las haciendas "Yaguarcocha" y "Yacucalle". 31 de octubre, Pimampiro, Ambuquí y los negros del Chota, 250. También trabajan las haciendas de "Pugacho" y los barrios del Ejido y Hondoyacu.

Mes de setiembre. "El dos del presente, el cantón de Otavalo —dice "El Ferrocarril del Norte"— ofreció a nuestras miradas un espectáculo tan grandioso que sobrepujó a todos nuestros cálculos y creemos que aún al de los mismos otavaleños. Cerca de 4.000 personas eran las que al son de aires marciales, entraron a esta ciudad "Trabajaron el día tres, desde las cinco de la mañana hasta las cuatro de la tarde. "Las personas pudientes de Otavalo contri-

buyeron con su cuota pecuniaria a fin de atender a los trabajadores en las horas de descanso. Las fábricas "La Joya" y "San Pedro" ofrecieron una buena suma de dinero, así como los operarios de las mismas dieron en plata su jornal".

El seis, sale el cuerpo de empleados civiles, municipales, Colegio "Gómez de la Torre", etc., de Ibarra a trabajar en "La Palestina". Los días siete y ocho, 200 mireños (Carchi), peones de la hacienda "Mascarilla" y el Batallón "Vencedores". El diez, Atuntaqui con 600 trabajadores; hicieron un kilómetro y llegaron a "Tanguarín" El once, 300 sanroqueños a los que se agregaron los rezagados de Atuntaqui. El 16, 800 mujeres de Caranqui tienen minga con el objeto de depositar piedras en el lugar donde se hacían alcantarillas. El 18, hacienda "Aqualongo" con 100 peones. El 24, 500 ibarreños. El mismo día llegaron 300 de la parroquia de Bolívar (Carchi) y trabajaron los días 25 y 26. El 27, 60 peones de "Lulunquí" y "Aluburo".

Mes de octubre. El día tres, Cotacachi con 700. El 9, San Antonio y la Esperanza. El 12 vuelve la Esperanza con 300, junto con los peones de las haciendas "El Abra" y "San Juan". Día 14, llegan de San Isidro y El Angel, a la una de la tarde, 800 hombres, (Carchi), llevando en sus sombreros una divisa blanca con esta inscripción: "Imbabureños, viva el ferrocarril!" El señor Elías Cadena, maestro de escuela de El Angel, habló desde su caballo: "El Soberano Congreso de la República ha tenido a bien ofrecernos un ramal del ferrocarril hasta Tulcán. Muchas gracias por el ofrecimiento, pero queremos que el Congreso, el Gobierno y el Ecuador entero sepan que lo que nosotros deseamos y exigimos, no es precisamente un ramal del ferrocarril a la capital del Carchi, sino que el silbido de la locomotora, después de atravesar las vírgenes selvas de Esmeraldas, vaya a repercutir en las límpidas ondas del Pacífico". Trabajaron los días 15 y 16, dejando abierta una trocha de más de un kilómetro.

El "Vencedores" sale por segunda vez. Noviembre. El día cinco, Atuntaqui con 400 hombres. El seis, repite con 300. Trabaja la peonada de la hacienda "Chorlavi" Se ha llegado al ki-

lómetro 12. Siguen los trabajos sin interrupción hasta el mes de enero de 1918. En Agualongo trochan 2.000 otavaleños, dos días. El día trece salió un contingente de Ibarra. El 14, trabajaron con 1.150 hombres que llegaron a la tarde a 1.500, contados los de Caranqui y San Antonio. El 15 se aumentaron con los contingentes de Atuntaqui y San Roque.

A las dos de la tarde de este día se verificó en Pinsaquí la ceremonia de entrega de los trabajos al cantón de Otavalo. Es el día en que se confunden los hijos de la provincia. "Desde aquel momento, las glorias y los triunfos de Ibarra, iban también a ser glorias de Otavalo y Cotacachi; así como la grandeza y éxito de los hermanos de Otavalo y Cotacachi serían grandeza y éxito de Ibarra", al decir de A. N. Recalde, Presidente del Municipio de Ibarra. El Canónigo Pasquel tuvo frases laudatorias. "La inauguración solemne de hoy, amados otavaleños, es el testimonio elocuente de admiración y gratitud que ante la faz del mundo civilizado os damos por vuestro práctico, decidido y eficaz esfuerzo en los trabajos que se han realizado en la sección Ibarra". Estaban concluído 19 kilómetros!

Ibarra había cumplido su juramento. Tocaba desde entonces a Otavalo el esfuerzo máximo. La sección más larga y difícil. Pero esto no importaba...

Para la recepción de los trabajos, el mismo día 15, a las diez de la mañana, se organizó el desfile de los trabajadores de Otavalo, presidido de un grupo de señores y señoritas, del Concejo, de la Junta cantonal, del Club "Progreso", Sport "24 de Mayo", Sport "10 de agosto" y Sociedad Artística; iban en número de 4.000. Desde aquel día se organizaron una serie de mingas, siendo una de las principales la que empezó el 4 de febrero y terminó el 23, con estos contingentes: 200 de Ilumán, 500 de "El Jordán" (en dos contingentes), 300 de San Luis y Quichinche, 175 de San Francisco, 100 de Espejo, 200 de San Rafael y 160 de González Suárez, trabajando cada parroquia dos días consecutivos. En el mes de marzo se inician nuevos contingentes con 500 de San Pablo que vializan el día primero y dos. Trabaja el "Vencedores"

en la sección Quinchuquí y Peguchi. Los días cuatro, cinco y seis, un poderoso contingente de Cotacachi trabaja en la sección de Ilumán y en los potreros de Quinchuquí, uniendo su trabajo con el de los "Vencedores" en Peguchi. Esta unidad sigue desde aquí hasta Monserrate. Ha laborado un mes, aportando cada semana un contingente de 100 hombres.

El 7 y el ocho trabaja Imantag (Cotacachi) en la quebrada de Ilumán y potreros de "Chichavo", sección que no se la había hecho por necesitarse una rectificación.

El día trece, los trabajos avanzan al kilómetro 25 (San Sebastián), sección que efectúa por su cuenta la Sra. Mercedes Auz.

El 15 de Marzo se verifica una minga de 4.411 hombres, a los cuales se agrega la tropa del "Zapadores" N° 2 que llegó el 20 en reemplazo del "Vencedores". La minga continuó fervorosa. Algunos pueblos del cantón Otavalo trabajaron 8 días seguidos, distinguiéndose la parroquia El Jordán (urbana). En el Socavón y en los zig-zags de "Reyloma", las mujeres de Quichinche y una buena parte de las de Espejo hacen su tarea. El club "Verdún", compuesto de muchachos, y aún los niños de la escuela "Diez de Agosto" de Otavalo cooperan con su esfuerzo en este lugar.

Siguen contingentes menores hasta el mes de abril que es mes de trabajo intenso. Mayo pasa de igual manera. El 4 de mayo se inicia un nuevo período de contingentes, avanzando hasta el kilómetro 31. El doce de mayo toca el turno a San Rafael e Ilumán, encabezados por la Sociedad Artística, el Sport "24 de Mayo" y los Tenientes Políticos. Trabajan numerosos grupos de mujeres. Siguen los contingentes de San Pablo y González Suárez. El entusiasmo no decae, no obstante las voces de desaliento que llegan de los cuatro puntos cardinales. En Quito se habla mal de las mingas. Se niega su importancia y se las cree demasiado caras. Hasta el Fisco se niega a proporcionar el dinero para agasajarlas. Nadie tuvo en cuenta que los trabajos de Ibarra a Cajas se efectuaron casi gratuitamente. Razón tenía el ingeniero Eugenio

Schvingt, al decir: "que vengan a Otavalo aquellos pobres pesimistas y se convencerán que el ferrocarril es un hecho".

Por esta misma época, el ingeniero Wendt dio comienzo a los trabajos en la sección San Lorenzo. El 18 de junio se prepara el quinto turno de contingentes voluntarios. El 29 de junio se llega al kilómetro 32, empezando este día el primer contingente de Otavalo.

Tenemos este orden de trabajo: julio 29 y 30, mingas de San Rafael con 493 hombres, remueven 1.078 metros cúbicos. El 31 de julio y el primero de agosto trabajan 494 de el Jordán y ejecutan 1.268 metros cúbicos. El 5 y 6 de agosto, Quichinche con 352 hombres. El día 9, el contingente de Ibarra compuesto de 971 hombres. El mismo día, la hacienda "San José" con 172 trabajadores. Cotacachi, 931 hombres. Ilumán, en los días 21 y 22 de agosto, con 630. González Suárez, días 26 y 27, 372 trabajadores. Espejo, días 28 y 29, con 364. San Luis (urbana), 3 y 4 de setiembre, con 276. San Pablo, días 5 y 6, con 528. En este turno trabajaron 5.583 hombres. El 23 de setiembre de 1918 se hacen reformas a la ley de construcción del ferrocarril. —El Gobierno con las Juntas podía contratar empréstitos y hacer las agencias convenientes para recaudar los terrenos ocupados en el Pailón por los ingleses.

La actividad aumenta. Pero seguir minuciosamente los pasos dados por Otavalo, sería materia de un libro. Ha dado todo. Sus hijos están agotados y sinembargo sigue adelante. El 12 de agosto está en el kilómetro 29. El 25 están concluidos 31, mientras en Pichincha sólo hay 24. El 6 de junio de 1919, el "Marañón" trabaja en el km. 48 con 215 hombres, durante un mes y sólo se retira por enfermedad después de remover 7.965 metros cúbicos.

El 15 de junio, según Wulckow, faltan sólo cinco kms. para llegar a la Provincia de Pichincha. Y al fin se llega después de una lucha sostenida. El 9 de octubre se verifica la entrega oficial de los trabajos a la provincia hermana.

6.000 otavaleños estaban congregados, dos días antes para verificar los últimos trabajos, ya en territorio cayambeño. La línea en Otavalo ha sido concluida totalmente. Pero esto no impide su último esfuerzo. Otavaleñas son las múltiples cuadrillas que trabajan en el camino hasta Cayambe, más aún, hasta Otón y el Quinche, porque Otavalo vive con la obra.

Con las contingentes de Cayambe y Tabacundo que han llegado el 9 por la mañana, en Cajas hay más de ocho mil personas. Se hace la entrega oficial. Habla el Gobernador Villalba. "Pecaría de injusto —dice— si de manera especial no recordase al Jefe Político de Otavalo, señor C. Alberto Egas, quien con entusiasmo y actividad ha proporcionado grandes contingentes de trabajadores. Y he aquí al industrioso y simpático cantón Otavalo que siempre ha sabido distinguirse y que ha sido la palanca poderosa para incrementar los trabajos del ferrocarril".

Además del trabajo material, en que han tomado parte todas las autoridades, centros y todo el pueblo imbabureño, la provincia he hecho su trabajo intelectual. El Ferrocarril del Norte, Grano de Arena, publicaciones de Ibarra; Germen, Labor, La Pluma, el semanario Adelante y Evolución, de Otavalo, y la Voz, de Cotacachi y todas las publicaciones que han aparecido, han luchado por la obra, como seguirán luchado hasta que llegue al mar.

Y después... Tabacundo y Cayambe siguen el ejemplo de los pueblos del Imba. Y un día la carretera queda expedita para recibir los rieles (Diciembre de 1925).

El 16 de setiembre de 1919, la Junta Cantonal de Otavalo pide al Congreso se aumente fondos para el ferrocarril Quito-Esmeraldas y Sibambe-Cuenca. Y el 28 de setiembre, por esta iniciativa, se reforma la ley de construcción del ferrocarril, asignándole fondos. El 23 de octubre se hacen otras reformas y se aumentan los fondos por considerar, los destinados, como insuficientes. Agrega las entradas de la aduana de Esmeraldas y faculta a las Juntas de Ferrocarril a contratar empréstitos. (El Gobierno

no pagó las aduanas). El 23 de mayo de 1920, un comicio popular otavaleño envía al Ministro de Obras Públicas un acuerdo por el cual se exige al Gobierno el inmediato comienzo de los trabajos desde San Lorenzo de acuerdo con la ley que lo ordenaba y que no se había cumplido.

El 2 de noviembre del mismo año, se dan nuevos fondos, reglamentándose el 27 algunos impuestos.

El 17 de agosto de 1923 se aumentan los fondos.

El 12 de marzo de 1924 por no haberse cumplido una cláusula del contrato formulado para la construcción del ferrocarril, se busca un nuevo empresario y el 6 de febrero de 1925, ante el escribano Luis Paredes Rubianes, firmaron el contrato el Ministro de lo Interior y Obras Públicas, Pío Jaramillo Alvarado y John Cleveland Dobbie y Walter Charles Simmons para la construcción del ferrocarril, contrato que en principio, fue criticado por el semanario "Adelante" de Otavalo.

Con la caída de Córdova, las Juntas Militares consideraron oneroso este contrato, pero no llegaron a modificarlo.

A principios de mayo de 1920 se tiene noticias de la llegada de dos locomotoras y un cargamento de rieles a Guayaquil. El ingeniero Martín Dunn arma la locomotora número 2, haciéndose la prueba el 8. El 20 llega a Quito a las dos de la tarde, esbelta como una hembra hermosa y codiciada. En San Miguel de León la orlaron con flores. El 24 de mayo se inaugura la enrielladura, que en los primeros días reviste un carácter de agitación febril. El 2 de julio se llega a Lumbicí, anexo de Cumbayá. El 7, al km. 13 y los trabajos se detienen. Y después de un año, se inaugura recién el 14 de agosto de 1927, la llegada de la locomotora a Cumbayá. Tumbaco la recibe el 18. El primer paso del puente Ayora (Guambi), en donde el Presidente ofrece que el ferrocarril se hará "cueste lo que costare y pese a quien pesare", se verifica el 13 de noviembre y el mismo día llega a Yaruquí.

El paso por el puente Moreno (Iguñaro) y la inauguración en el Quinche se efectúa el 6 de enero de 1928.

Nuevos contratiempos. El 25 del mismo mes, el Gobierno exige a la Compañía el pago de sus obligaciones. Dobbie y Simmons intentan un arreglo. Pero el 8 de febrero se considera caducado el contrato, "en vista de que la empresa no cumplió lo convenido, la financiación de los seis millones y que ha vencido el plazo estipulado, sin que las obras corresponda a las sumas recibidas". El 13 de febrero, el Presidente Provisional decreta que el Ministro de Obras Públicas proceda a recibir el ferrocarril. El 17 se inventaría el material y se recibe la obra, quedando ésta, desde entonces, bajo la dirección de Obras Públicas.

Con la poca existencia de rieles se continúan los trabajos y el mismo 17 se reanuda el tráfico suspendido por unos días.

La parroquia de Otón recibe la locomotora el 29 de marzo de 1928. Después llega el material suficiente de rieles y avanza a Cayambe el 27 de junio de este mismo año.

Al fin, en este día feliz, después de largos años de una espera dolorosa en la que se ha saboreado el engaño y la perfidia de los hombres, llega majestuosa y hace su entrada de gloria al pueblo que le ha consagrado sus mayores esfuerzos... Y?...

"Imbabura", Nos. 3 y 4, septiembre-octubre de 1928.