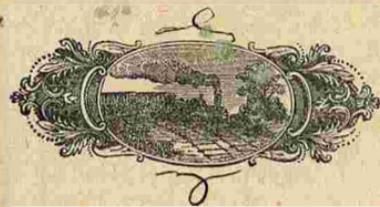


Cuena

496.6  
Módulo  
59

FERROCARRIL  
**SIBAMBE-CUENA**

Rectificaciones indispensables



Cuena-1920

Tp. Allianza

# FERROCARRIL

## SIBAMBE—CUENCA

RECTIFICACIONES INDISPENSABLES

---

En cumplimiento de mi deber, como Inspector general, de los trabajos del Ferrocarril a Cuenca elevé el informe respectivo, acerca de los estudios y construcción de esta línea. Me limité a una simple narración histórica de los hechos ocurridos, tomándolos, en gran parte, del informe publicado por el ingeniero Director Señor R. Wulckow, en la página 125 de los Anexos a la memoria del señor Ministro de Obras Públicas, en 1917—1918. No me imaginé que la verídica relación de hechos evidentes hiciese perder la serenidad al ex—Ingeniero Director Rosentock, hasta el extremo de pretender defenderse con groseros insultos contra mi persona, usando de reticencias con la marcada y malévola intención de dar a entender que ha habido incorrección en el manejo de los sagrados fondos del ferrocarril a Cuenca.

Propio de un hombre de ciencia, hubiera sido manifestar los motivos que impidieron la finalización de los estudios y las causas de los desperfectos ocurridos; más contradecirse a sí propio, estar en pugna con documentos oficiales y datos de contabilidad, es hallarse aturrido ante la certeza de los hechos y obligarme a probar hasta la saciedad, las falsedades en que incurre, el citado Ingeniero Director.

Era mi deber, poner en conocimiento de la «Junta de Mejoras y Obras Públicas», los defectos de que, en mi concepto, adolecía la obra, para que los remediase y previese en lo sucesivo. No podía, por meras contemporizaciones, silenciarlos y acarrear sobre mí, responsabilidades ulteriores. Por otra parte, habiéndose anunciado por la prensa que la casa Koppel trataba de demandar a la «Junta de Obras Públicas», y aún de embargar la obra por el pago del doce y medio por ciento, que dicha casa reclama sobre el monto de nuestros dineros gastados en los estudios y construcción de este Ferrocarril, tuve de patentizar, en defensa de los intereses del país, los defectos de que adolecían unos y otros, para probar la injusticia de tales reclamos. Estos fueron mis únicos móviles, procedentes de la más buena fé y de la sinceridad que acostumbro en todos mis actos.

Anoté, en defensa de nuestros fondos, la caída del puente Chanchán, la de la

cercha y arco del puente «El Descanso», el muro en el kilómetro 22 y el desperfecto de la alcantarilla «Quilloturo». Ahora veremos si es responsable mi contradictor, o si es exacto que no ha intervenido en estas obras, como tan falsamente afirma.

### PRUEBAS:

En el informe publicado en Mayo de 1919, el señor Rosenstock, da cuenta de que se ha dado principio a las obras en la quebrada Quilloturo, y en telegrama dirigido a «El Progreso» fechado el 30 de Noviembre del año anterior, dice: «Está al terminarse la gran alcantarilla Quilloturo, de treinta metros de largo». Ahora bien, habiéndose separado el señor Rosenstock, a más de los dos meses de dada esta noticia, es evidente que no ha podido afirmar, como lo ha hecho, que sólo estuvo en la iniciación de dicha obra.

El muro en el kilómetro 22, según datos de contabilidad suministrados por el mismo señor Rosenstock, se principió durante la primera quincena de Diciembre de 1919 y se separa aquel de la dirección del Ferrocarril, el primero de Febrero del año en curso, es decir, dos meses después de la iniciación de aquella obra, estando el cimiento ya bastante elevado. Con todo, afirma que ni siquiera ha sabido del supervisor de este muro; de manera que los operarios han dado principio a él, sin que

el señor Ingeniero Director, se dé cuenta de su comienzo. Esto resulta talvez el único punto verídico de su réplica.

La caída del puente sobre el río Chanchán, asegura, igualmente Rosenstock, que fué por causa de una creciente excepcional, y que fué el señor Wendt, quien lo mandó construir. Otra inexactitud por decir lo menos. En el informe publicado en 21 de Abril de 1917; se lee en la página 4: "El puente sobre el río Chanchán, de doce metros de luz, hemos hecho de construcción de madera por falta de hierro y ha resistido a las pruebas de resistencia espléndidamente" (tan espléndidamente qué del puente en referencia no queda sino una muestra, para monumento del esplendido Director).

Tampoco es exacto que la cercha y arco del puente "El Descanzo", se hayan ido por falta de material. Este puente se fué porque los sostenes para la simbra se colocaron en el cauce del río de Azogues, que es de arena. Vino una creciente de las que continuamente ocurren, y se llevó la arena de la base, y se fueron, como es natural, la cercha y parte del arco.

Queda demostrado, hasta la saciedad, la exactitud de mi informe del que ya tiene conocimiento el público y las falsedades con las que ha pretendido contrariarme el señor Rosenstock.

Además, si es cierto que el Gobierno autorizó el gradiente del cinco por ciento, también es cierto que lo hizo por repetidas instancias y exigencias de la casa Koppel, cuyos ingenieros aseguraron que, de optar por este gradiente, se economizarían dos túneles, diez kilómetros de vía y un veinticinco por ciento de costo en la obra, en razón de que los terrenos de la cordillera son más suaves que los bajos. Los señores ingenieros de Gobierno, optaron, sólo condicionalmente y en este caso excepcional, el aumento de gradiente, siempre que se compruebe las ventajas anotadas, las que resultaron fallidas y sin comprobación alguna. Véase página 131 de los Anexos a la memoria del señor Ministro de Obras Públicas.

Tampoco es correcta la conducta del señor Rosenstock al pretender, con reticencias y frases mal intencionadas, manchar reputaciones muy limpias, como son las de los empleados del Ferrocarril a Cuenca. Si el ex-Director u otra persona tiene prueba o acusación concreta contra cualquier empleado, preséntelas en buena hora, con la seguridad de que tendrá el apoyo de todo hombre honrado para poner en la picota de la ignominia al que resultare culpable de la mala versación de los sagrados fondos. Pero, decir por decir, mentir por mentir, calumniar por calumniar, a quienes tienen su frente muy levantada,

que juzgan que con esta clase de armas pueden vencer....

El señor Rosenstock, califica de informes de circunstancias los que son a base de la más pura verdad y emitidos con la más buena fe. Esta calificación merecen solo los que aseguran que el túnel debe concluirse, a más tardar, después de sesenta días, habiendo sido imposible terminarlo antes de siete meses con el máximo de trabajadores.

De tal debe calificarse ofrecer que el ferrocarril estaría en 1.919 en Santa Rosa.

De circunstancias son los informes que dan el precio ridículo e imposible de veintitis centavos el movimiento de un metro cúbico de tierra, y sin embargo el costo por k. asciende a \$147.837.46 y que de las matemáticas y de la ciencia misteriosa que posee el señor Rosenstock, hacen algo así como una cinta elástica, que se alarga o contrae, según las circunstancias.

No terminaré la presente manifestación, sin hacer algunas observaciones, a ciertos artículos publicados en "El Progreso", diario de esta localidad.

En primer lugar, jamás afirmé que es innecesaria la presencia de un Ingeniero Director. Lo único que aseguré, por ser exacto, es que la línea estaba replantada hasta Santa Rosa, por donde debían

seguirse precisamente los trabajos de terraplenes, y que hasta que lleguen a ese lugar, había tiempo suficiente para contratar un Ingeniero competente; pues, por lo pronto, no era indispensable. Esto lo manifesté a fin de que, con la debida anticipación se consiga Ingeniero Director y no se fustine un asunto de tanta importancia; pues valía más, esperar uno o dos meses para conseguir uno bueno que por el apuro traer uno malo, inmediatamente. Nunca he supuesto que para una obra de tanta magnitud sea suficiente un sobrante; pero eran suficientes para seguir una línea trazada ya, los versados jóvenes Carrasco, Malo y Valencia. Esto lo ha comprobado el tiempo. Lo ejecutado bajo la dirección de dichos señores, no deja nada que desear.

Si la alcantarilla de Quilloturo principió a desplomarse, no fué culpa de los señores Ingenieros actuales, pues éstos, no podían saber la clase de cimientos que aquella tenía, desde que, no la habían dirigido ni asistido a su cimentación. Tampoco hay culpabilidad alguna en haber seguido la construcción, como se afirma, pues ésta se continuó, asegurándose, previamente, con fuertísimos muros de contención la parte que amenazaba desplomarse. Conjurado el peligro, que mal podía saberse antes de que apareciese, siguióse la construcción, la que está totalmente terminada, dando ahora pruebas de

su solidez absoluta; ésto se constató después de que cargada la alcantarilla con doce mil metros cúbicos de tierra que fueron indispensables para su relleno y se vió que podía soportar mucho mayor peso.

Es falso que se haya transportado tierra a espaldas de jornaleros, sino en carretillas que es como se ha hecho y se hace en todos los Ferrocarriles de la República.

Además, es completamente exagerado, manifestar que todas las obras de arte están deritiéndose como cera; lo único que se ha desplomado es la alcantarilla Quilloturo, desperfecto que, con el gasto de tres mil sucres, se reparó completamente.

La caída del muro seco en el kilómetro 22, también se subsanó introduciendo la línea hacia la peña; trabajo que sólo duró pocas semanas, y quedó más sólido que el anterior. Las demás obras aparecen estar perfectamente construidas y con toda solidez.

El costo, que sin dato alguno, se calcula en S<sub>1</sub> 80.000 cada k. de los veinte que hay entre Chuchi y Santa Rosa, está en pugna con lo realmente gastado. Lo invertido hasta el 31 de Mayo próximo pasado en estos 20 kilómetros, asciende a la suma de S<sub>1</sub> 596.749.38.5. Las obras que restan para concluir la línea entre Chunchi y Santa Rosa, que son las especificadas por el señor Ingeniero Carrasco

costarán aproximadamente 100.000 sucres fundándose este cálculo en el costo de otras obras análogas que se han efectuado en la mencionada sección. Agréguese a las cantidades expresadas, la de S<sub>1</sub> 200.000 que debe invertirse en la adquisición de rieles, y la de S<sub>1</sub> 60.000 en treinta mil durmientes; y tendremos, con la incontrovertible lógica de los números, que el importe total de los veinte kilómetros entre Chunchi y Santa Rosa, es el de S<sub>1</sub> 956.749.38.5 o sea S<sub>1</sub> 47.837.46 por kilómetro, cantidad menor en S<sub>1</sub> 32.512.54 al cálculo que a humo de pajas, ha hecho el articulista.

En esta partida no se ha disminuído los gastos en la sección "El Descanso" ni el costo del puente Guasuntos que se construyó después de la terminación del contrato con la casa Koppel, ni S<sub>1</sub> 18.000 tomados en préstamo del Banco del Azuay durante la vigencia del contrato y devueltos después. De modo que el costo efectivo por unidad kilométrica es menor que el expresado.

Ni el señor Rosenstock, ni nadie que juzgue con serena imparcialidad, puede admirarse de que habiendo meses, como el de Abril, en el que por telégrafo me comunicó a Cuenca el Ingeniero Carrasco, que habían mil cuatrocientos sesenta y un jornaleros, se gastaron hasta S<sub>1</sub> 50.000 mensuales y que en los demás meses que siempre ha excedido de mil, se gasten de

Si 30.000 a Si 40.000 Los peones ganan un jornal de un sucre veinte centavos por día, y picapedreros y albañiles y capataces dos sueres cincuenta centavos. ¿Se dirá talvez que el número es exagerado; pero quien tiene motivo para dudar del señor Carrasco, por mil títulos honorabilísimo, de los demás Ingenieros, Apuntadores, Perfileros, Capataces? El pueblo entero de Chunchi puede testificar este particular, desde que los pagos se hacen públicamente en el centro del pueblo y a presencia de un millar de personas.

La inspección ha tenido el más escrupuloso cuidado de vigilar por todos los medios posibles la recta y debida inversión de tan sagrados fondos. No ha omitido medio alguno, para ello ya ordenando aún a los Perfileros, señores Eugenio Malo y Alberto Chacón el estricto control a los Capataces, ya tambien, disponiendo a los señores Luis Andrade y Joaquin Orosco, que cuantas veces les sea posible, fiscalicen todas las cuadrillas, para evitar cualquier incorrección; ya castigando con notas infamantes y amenazándoles aún con enjuiciamiento criminal, a dos Capataces que hacian constar como trabajadores, algunos peones que ocupaban en sus servicios particulares. Los oficios, mandados a entregar a estos por los señores Luis Andrade y Orosco, estan probando que la Inspección no ha omitido medio alguno para cortar todos los abusos que pudie-

sen cometer. Humanamente no es posible hacer más....

Si a pesar de todos los esfuerzos posibles, sucediése que algún empleado inferior tuviese, como se dice, plazas supuestas—lo cual es muy difícil dadas las medidas que se han tomado—y que sólo puede resultar en una escala muy infima; es imposible que un cerebro medianamente organizado pueda concebir siquiera que este abuso pueda cometerlo un empleado superior, pues debe saberse que cada cuarenta hombres tiene un capataz que lleva exacta cuenta de los días de trabajo de cada peón, que además el apuntador controla dos veces diarias la existencia efectiva de los jornaleros, y que el rol de pago lo hace el apuntador de acuerdo con el capataz. Los pagos se hacen en manos propias a cada cuadrilla con su respectivo capataz por el honorable señor Tesorero R. Carrasco, y para cometer este fraude es necesario primero ponerse de acuerdo capataz y apuntador y empleado, en seguida pagar hombres que se presenten a recibir el jornal a que no tienen derecho y obligarles a éstos a la devolución de la suma recibida. ¿Puede siquiera concebirse que un alto empleado se emporque de esta suerte y que deje una prueba de mas de cuarenta personas por cada fraude cometido, prueba que tiene que haberla, pues los mismos trabajadores verían que se presentan a recibir personas que no han trabajado. Esto es inconcebible y es digno fruto de

la más refinada mala fe, aunada con la más torpe calumnia.

Compárese el costo de lo invertido en los once y medio kilómetros que hay entre Sibambe y Chunchi por la casa constructora Koppel con los 20 de Chunchi—S. Rosa hechos después de terminado el contrato con ésta i tendremos una diferencia de S17. 171.94 a favor de cada uno de los kilómetros en construcción; siendo de notarse, que éstos son más difíciles, que los de Sibambe a Chunchi, desde que hay entre este lugar y Santa Rosa cinco puentes y varias alcantarillas, inmensos cortes en roca viva y piedra, grandes rellenos, como el de Llalla, que tiene doce mil metros cúbicos, túnel, & Agréguese a esto, el mayor valor actual de los jornales, el precio de los rieles que ha subido a más del doble de su antiguo valor, así como el mayor costo de todos los materiales, y se notará la economía y honradez en la construcción de la época presente.

Sentadas estas verdades que tienen por base los números y los hechos, que pueden comprobarse, pregunto ahora ¿Cuál es el tonel sin fondo? Aquel en que con un gasto de S1956. 749. 385 se construyen 20 kilómetros, o el otro en el que con una suma de S1 743. 583 01 se hace solo 11 y medio kilómetros, más fáciles y con elementos menos costosos que los anteriores ¿Será que los primeros constructores, merecen el bien de la Patria por ser extran-

jeros; y los segundos, la execración de la misma por la imponderable falta de haber nacido ecuatorianos?

Son también incomprensibles, las exigencias de ciertos articulistas, que en todo encuentran motivo de censura. Cuando había dinero y no se gastaba, decían ¿y por qué no se ponen siquiera mil hombres para intensificar los trabajos? Cuando se emplean estos y se da todo el impulso posible a la obra, preguntan admirándose ¿por qué y en qué se gasta tanto dinero? ¡Cosas de nuestra tierra!

Con relación a la conveniencia de que un grupo de personas patriotas sean llamadas a dar todo el impulso posible a los trabajos, debo decirles, que estoy pronto a cederles el puesto, que lo acepté tan sólo con el patriótico objeto de procurar, por todos los medios posibles, la realización de nuestro Ferrocarril, obra que la conceptúo de interés nacional. Ojalá que estos dichos caballeros con las excepcionales cualidades, que sin duda, les distinguen, transporten las montañas, rellenen las quebradas, improvisen puentes, por un verdadero arte de encantamiento, sin ningún costo.

En síntesis, a pesar de los desperfectos apuntados en mi informe, los que están ya completamente reparados, el estado actual de la obra es el siguiente: once y medio kilómetros de vía enriellada y en perfecto estado; los 20 kilómetros entre Chun-

chi y Santa Rosa, estarán listos a recibir los rieles antes de que éstos lleguen, siendo de advertir que el terreno por donde va la línea es muy firme y la gradiente entre estos últimos lugares no llega al cuatro por ciento de Santa Rosa hacia el Tambo. Los Ingenieros Maloy Valencia se ocupan actualmente en localizar y replantar la línea estudiada por el señor Browne hasta San Antonio que dista pocos kilómetros de la parroquia "Baquerizo Moreno".

Terminaré la presente exposición rogando con todas las veas de mi alma, a los merifísimos miembros de la Junta de Mejoras y Obras Públicas, que lo más pronto posible, hagan el sacrificio patriótico, abandonando por pocos días sus faenas, de trasladarse al lugar de los trabajos, tanto para desvanecer suspicacias, cuanto para convencerse de la realidad de los hechos. Allí en vista del terreno, se comprobará que todos mis acertos son completamente exactos, y que durante este año, a contar desde Mayo del anterior, se ha trabajado más y hay mayor número de obras concluidas, que las que se han verificado en los cuatro años anteriores. Las obras y los hechos hablan.

Este viaje de los miembros de la Junta de Obras Públicas es tanto más indispensable, cuanto que se ha pretendido con suposiciones falsas desviar el criterio público y obstar que el Banco del Azuay auxilie con

sus fondos la continuación de la magna obra.

Observaré que para la quincena próxima faltará ya el dinero suficiente para el pago de los jornaleros, y la paralización de los trabajos de este Ferrocarril, ocasionaría perjuicios incalculables, siendo muy difícil, que después de un paro de esta clase, que vendría en desprestigio de la obra, se reanuden con la intensidad que al presente, los trabajos de construcción.

Sería muy bien que la honorable Junta invite también al doctor Octavio Cordero, a uno de los Gerentes del Banco del Azuay, y a los directores de la prensa, para la inspección y fiscalización de los trabajos del ferrocarril Sibambe—Cuenca.

Me permito hacer esta observación para salvar mi responsabilidad ante la historia, pues, de continuar dando oídos a la antipatriótica labor de nuestra prensa, después de pocos días, se paralizará completamente el trabajo de nuestro Ferrocarril, lo que traerá como consecuencia, la desorganización y desprestigio absoluto de los trabajos de estas obras, siendo casi imposible reorganizarlos como están actualmente. Exito, pues, el patriotismo del Banco del Azuay y de todos los azuayos a fin de que no se realice tan funesta catástrofe.

Termino reiterando mi súplica a la Junta para que acepte esta indicación con

mo el mejor medio de que triunfe la inocencia, resplandezca la verdad y se realice tan magna obra.

Honorio Vega

Inspector General del Ferrocarril Sibambe-Cuenca.

---

NOTA:

La operación se ha realizado así: de los \$ 864.587.925 invertidos por la casa Koppel se han deducido \$121.004.915, gastados en la sección "El Descanso"; la diferencia que es de \$ 743.533.01 se ha dividido entre los once y medio k entregados por la casa constructora, lo que da el costo de s/. 64.659.39 por k. Los de la sección Chunchi—S. Rosa, arrojan un costo de s/. 47.837.46, resultando una economía de s/. 16.821.93, por k con relación a los 11 y medio k. construidos por la casa Koppel.

En la pág. 6 de este folleto, donde dice: s/. 47.837.46, corrijase así: s/. 64.659.39; y en la 12, donde se halla: s/. 17.171.94, léase: s/. 16.821.93.