



- 1.º El Ecuador y el canal de Panamá por P.
- 2.º Juasniño Alvarado
- 3.º Memoria del Hospital de Loya por J. Alvarado
- 4.º Recuerdos de la Restauración
- 4.º El surco bello del clero Alvarado
- 5.º Evolución y democracia por J. López
- 6.º El obispo de Ibarra y sus hijos del Patronato
- 7.º Obras con amor
- 8.º Su propiedad en su aspecto sociológico
- 9.º Protesta
- 10.º Vindicación
- 11.º El senador por el Guayas Urbano Aguero  
y sus confu de la and
- 12.º A su memoria de Cesar Gutiérrez
- 13.º Programa y estatutos del Partido Liberal  
Ecuatoriano 1923
- 14.º Fundación de papeles sucesivos
- 15.º Antonio Lorenzo Larona por Muñoz

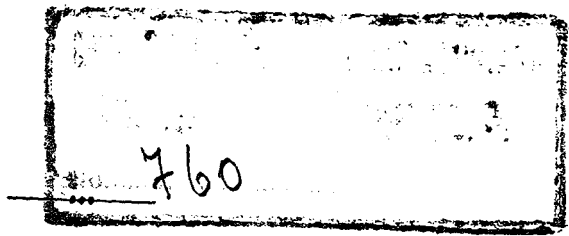


PIO JARAMILLO ALVARADO

EL ECUADOR

Y EL

CANAL DE PANAMA



<b>BIBLIOTECA NACIONAL</b>	
<b>QUITO - ECUADOR</b>	
<b>COLECCION GENERAL</b>	
Nº _____	AÑO _____
PRECIO _____	DONACION _____

QUITO  
LA UNIVERSIDAD  
1913



*Al atildado escritor Sr. Dr.  
Celiano Monge.*

*Atentamente,  
El Autor*

*Quito, junio de 1913.*

## EL ECUADOR Y EL CANAL DE PANAMA

### CONFERENCIA

del Sr. Dr. Pío Jaramillo Alvarado, leída en la Sociedad  
"Jurídico-Literaria", el 6 de junio de 1913,  
al ingresar como socio activo  
de la susodicha Corporación

Señor Presidente:

Señores:

Sea mi primera palabra la manifestación de la inmensa gratitud que abrigo para los distinguidos caballeros que, de un modo tan espontáneo y generoso, han puesto mi humilde nombre a la consideración de la Sociedad Jurídico-Literaria, para que sea aceptado como socio activo;

y agradezco, profundamente reconocido, a la cultísima Sociedad, la benevolencia con que, sin atender mis ningunos méritos, me ha dado franco paso, para que ingrese en las filas de los mantenedores del Ideal, de los ardientes cultores del Arte y la Belleza, de los que, con inquebrantable fe en el porvenir y profundo amor a la Patria, han batallado y batallan hidalgamente en la prensa, en la tribuna, en el foro, en el palenque literario en fin, porque mejores días tenga el Ecuador, porque la tradición literaria no se pierda, y la juventud ecuatoriana de todos los ámbitos de la República tenga un cenáculo en el que pueda exponer libremente sus lucubraciones científicas y literarias, y sus entusiasmos por el glorioso porvenir del Ecuador.

Gracias, mil gracias, señores, por el honor que me dispensáis. Y para corresponder a vuestro llamamiento, yo no aspiro sino a imitaros, a trabajar como bueno en el puesto que me señaléis, esforzándome siempre porque mi labor no desdiga de la justa fama que tiene en la Nación, este importantísimo centro de cultura intelectual.

---

En esta conferencia quiero recordaros algunas consideraciones históricas, geográficas, políticas y comerciales relacionadas entre el Ecuador y la apertura del Canal de Panamá, cuya inauguración y entrega al tráfico mundial se realizará muy pronto.

Esta colosal obra de la civilización contemporánea tiene proyecciones tales, que no sólo abarca a un continente con su influjo, como aconteció con el canal de Suez, sino que alcanza a conmover y perturbar las relaciones de todos los países civilizados.

Hay más. La Nación que realiza la obra, si en verdad muy poderosa y joven, está atacada, con todo, de ciertos gérmenes morbosos, que denuncian síntomas inequívocos de vejez prematura, de impotencia para hacer frente a las consecuencias de su propia obra, y no resulta, por lo mismo, mera curiosidad, el estudio del éxito de las naciones al través del prisma del imperialismo y del prejuicio de las razas.

Observaré también, que si mi propósito es examinar las consecuencias que resultarán para el Ecuador de la apertura del Canal, esta averiguación sería irrealizable sin comparar, sin estudiar siquiera sea breve y sumariamente, el estado en que se hallan las naciones suramericanas en el momento actual, o mejor dicho, como se preparan para hacer frente a los beneficios y delicados problemas que suscitará el tráfico del Canal.

Planteada así la cuestión, intentaré después, cristalizar en algunas conclusiones la finalidad de mi propósito.

---

“Si el mundo hubiera de elegir su capital, el Istmo de Panamá parece el punto indicado para este augusto destino, colo-



cado como está en el centro del globo, viendo por una parte el Asia y por otra el Africa y la Europa”, escribió Bolívar en 1824, al dirigirse a los gobiernos suramericanos, proponiéndoles la reunión del Congreso de Panamá.

Misión grandiosa, realmente, la de ese infortunado girón de la heroica Colombia, destinado por hoy a ser la piedra de escándalo arrojada por un detentador de territorios, antes que para servir de sede a la Capital del mundo. Hoy Panamá es una víctima, una de tantas esclavas yankees, quizá mañana, cuando el empuje civilizador, que como las ondas amargas del océano, “no tolera cadáveres en su seno” empujándolos siempre a la orilla, quizá mañana, digo, Panamá sea la palpable realidad de las ensoñaciones gigantes de Bolívar.

Desde el primer día del descubrimiento del Pacífico, el Istmo de Panamá fue objeto de estudios especiales, y la idea de unir los dos océanos surgió en el cerebro español, ávido de grandezas e incontrastable en su afán quijotesco de dominarlo todo. Es, pues, la civilización latina, la que primero acarició tan magna obra. El Profesor de la Habana, Dr. Carrera Fustiz, ha suministrado recientemente los siguientes importantísimos datos al respecto.

“Fue el Emperador Carlos I de España y V de Alemania—dice—who desde Valladolid, el año 1523, ordenó Hernán Cortés, en Méjico, que escogiera cuidadosamente

el paraje más apropiado para conectar las costas orientales con las occidentales del Nuevo Mundo, acortando así en dos terceras partes las rutas desde Cádiz a Catay, que hoy es el Japón.

Ya antes, con análogos fines de comunicación, aun que sin pensar en la ruta marítima, Fernando el Católico había ordenado a Balboa construir un camino a través del Istmo. Fueron con este motivo fundadas, en 1517, por Pedrarias, la ciudad de Panamá, en el Pacífico y la de Nombre de Dios en el Atlántico, como términos respectivos del camino pavimentado, que seguidamente quedó hecho, con un trabajo de cíclopes, entre florestas vírgenes, ríos, pantanos, abismos y montañas, y del cual dice el historiador Pedro Martyr que daba amplio acceso a dos carruajes. Esa fue la primera vía normal interoceánica que ha sido establecida en América; dando tan colosal impulso a la vieja Panamá, que era acaso la ciudad más rica del mundo en 1585, y siguió opulenta hasta 1671, en que el pirata Henry Morgan, con sus robos, la destruyó completamente; y en 21 de octubre de 1673, a seis millas de esas solemnes ruinas, fundó la nueva ciudad, que lleva actualmente ese nombre, el Gobernador Fernández de Córdova.

Si Felipe II de España, hijo y sucesor de Carlos I, no hubiese considerado, por razones políticas, que el Istmo de Panamá, con sus tremendas cordilleras, era un valladar de montañas a la codicia con que

anhelaban los tesoros del Perú y las minas del Potosí sus rivales envidiosos, es indudable que desde entonces hubiéramos comunicado con dos mares; que, en verdad, ello no hubiera sido empresa superior, ni al poder, grande entonces, de aquellos Reyes de España, ni a los bríos legendarios de Cortés, de Balboa, de Pizarro y de esa pleyade que en América realizara homéricas proezas.

La divisa de Cortés fue encontrar un estrecho o hacerlo, convencido de la conveniencia y practicabilidad de la obra. Y tanta importancia le reconocía, que en 1524 escribió al Emperador diciéndole que obtener la comunicación de los dos mares sería "el más grande servicio que podría rendirle". A esa altura estaba ya disipado el secreto del Estrecho.

Alvaro de Saavedra Cerón, primo hermano de Hernán Cortés, interesado desde 1517 en el secreto del Estrecho, y que, bajo el gobierno de Balboa, había residido largo tiempo en el istmo de Panamá, reparó, antes que nadie, en 1529 (según refiere el historiador Galvano), los planos para la construcción allí del canal, sorprendiéndole la muerte cuando se disponía a presentarlos al Rey de España.

Galvano y Gomara concuerdan en que, de no haber fallecido antes Alvaro de Saavedra "se habría abierto la tierra de Castilla de Oro y de nueva España, de mar a mar"; y es curioso ver como esos historiadores, desde el siglo XVI, determinan, sobre el asunto, las mismas cuatro

rutas del golfo de Darien, Panamá, Nicaragua y Tehuatepec, que son las mismas disputadas hasta nuestros tiempos.

Simultáneamente que Saavedra planeaba un canal por Panamá, Pedrerías encargaba a su teniente Estete que hiciera las medidas para un canal, por Nicaragua, o sea las dos rutas rivales hasta último momento.

También, en 1534, Carlos V ordenó a Andagoya, Gobernador, de Costa Firme, hacer las medidas del valle del río Chagres, para encontrar la ruta más practicable de un canal. Y Felipe II en 1567, había mandado medir la ruta de Nicaragua al mismo ingeniero Juan Bautista Antonelli, que después tuvo a su cargo en 1588, la construcción en la Habana de los Castillos de Punta y del Morro."

Lo expuesto por el ilustrado profesor de la Habana, evidencia el pensamiento español de dividir el Istmo, pero queda como cosa muy problemática, el que en esos tiempos, en que la ingeniería y las maquinarias no habían alcanzado el grado de perfeccionamiento que hoy, hubiese podido ser llevada a efecto la apertura del Canal de Panamá. Los fracasos posteriores hasta el de Lesseps, manifiestan la dificultad de la obra; y, si los yankees van a darle término, es en virtud de los grandes elementos con que la ingeniería cuenta actualmente.

Es también un capítulo interesante de la historia del Canal, el procedimiento empleado por los yankees para obtener

el derecho de propiedad de la zona en que la referida obra está localizada.

El camino de herradura de los españoles volvióse inadecuado con el tiempo para el gran tráfico que el comercio de suramérica estableció con los Estados Unidos y Europa. Era indispensable un nuevo medio de locomoción, y el ferrocarril entre Colón y Panamá vino a ser una obra urgentísima, la que fue concluída en 1885. En 1879 firmó Mr. de Lesseps con capital francés la compañía del Canal de Panamá, la que fracasó por falta de apoyo en 1889. Una nueva compañía francesa volvió a intentar la obra en 1894, pero fracasó también. Por fin en 1902, compró el Gobierno de los Estados Unidos las acciones de las Compañías francesas en cuarenta millones de dólares y obtuvo la posesión de la zona del Canal. ¿Pero, cómo obtuvo esa posesión?

La historia es de ayer. Colombia, siempre hidalga, jamás puso óbice a la construcción del Canal; quería eso sí, que dicha obra no menoscabase su autonomía, y de allí el expedienteo a que sujetó la concesión. Por "La Ley Spooner" resolvió el Congreso de los Estados Unidos, el 25 de junio de 1902, que de las rutas Nicaragua y Panamá, indicadas como propias para la construcción del Canal, se prefiriera la última y se hicieran todas las gestiones necesarias para conseguir los derechos y privilegios concedidos por Colombia a la "Nueva Compañía de Panamá", y también el control de una faja de

tierra de Océano a Océano, de un ancho menor de seis millas, incluyendo en ese control la defensa emergente del Canal.

Estas gestiones dieron por resultado el que se firmara el 22 de enero de 1903, la Convención Hay-Herrán. Por este tratado se concedía a los Estados Unidos jurisdicción sobre una faja de terreno para construir y explotar la zona del Canal por un período de cien años. También se estipulaba, que en caso de peligro eminente, emplearían los Estados Unidos la fuerza armada necesaria para la defensa, pero con la autorización previa de Colombia, y tan sólo hasta que esta misma Nación atienda a la defensa. El Senado Colombiano no ratificó este Tratado, por creerlo contrario a las leyes constitucionales, pero el Gobierno de los Estados Unidos, por medio de oficios extremadamente descorteses, pretendió imponer al Senado la aprobación.

Así las cosas, el Gobierno yankee preparó a la sombra la proclamación de la República de Panamá, la que tuvo lugar el 3 de Noviembre de 1903, mereciendo dicha novísima entidad política, el inmediato reconocimiento del Gobierno de los Estados Unidos.

El 18 de noviembre de 1903 firmóse el Tratado, por el que Panamá cedía a los Estados Unidos, en perpetuidad, una zona de tierra de diez millas de ancho, de mar a mar, para la construcción del Canal, más tres millas marinas sobre el mar Pacífico y otras tantas sobre el Caribe. Esta ce-

sión comprende además, las islas situadas en las zonas marítimas y los grupos de islas de la bahía de Panamá. Todos estos derechos y la obligación por parte de los Estados Unidos de garantizar y mantener la nueva República se ajustaron por el precio de diez millones de pesos al contado, más doscientos cincuenta mil pesos anuales, en los nueve años subsiguientes. Tal es en síntesis, la historia de la apertura del Canal de Panamá.

---

Ahora bien, para darse exacta cuenta del beneficio que el Canal reportará a las naciones suramericanas, o del peligro que esta misma obra entraña para la autonomía y desarrollo de los susodichos países, es fuerza espaciar la mirada por el Continente, y tratar de saber en qué condiciones de progreso se hallan las principales repúblicas que demoran en las costas del Pacífico. El Canal de Panamá, que señala una nueva etapa en el proceso civilizador de la humanidad, ¿cómo encuentra a las repúblicas de origen latino, nacidas hace apenas cien años a la vida independiente?

Nuestra América (y la llamaré así, para diferenciarla de la de los yankees,) tiene sus profetas y sus apóstoles, coincidiendo casi todos en la auto-denigración, en la pintura apocalíptica de próximos desastres por conceptos raciales; y en la alteración de la verdad por parte de viajeros que gustan de ponderar las cosas de América, para aparecer como exploradores famosos.

La América del Sur es ingobernable: lo

que allí impera es la anarquía, el militarismo; está habitada por algunos millones de indios, de negros y mestizos, todos gobernados por una veintena de capataces, de presidiarios, de ladrones. Son pueblos en decadencia por revolucionarios: están condenados a desaparecer absorbidos por los yankees, porque como conjunto étnico pertenecen a las razas inferiores. El desastre de esos pueblos es seguro, y el Canal de Panamá precipitará la ruina. He aquí la voz de los videntes, veámos ahora la realidad.

Negar las deficiencias constitucionales que padecemos, la sangre vertida en las contiendas fratricidas, el afán revolucionario y la insolencia soldadesca, sería negar la historia de América. Pero si es verdad que nuestra vida independiente ha sido cruelmente convulsiva, enérgicamente accidentada, no puede negarse, que así y todo, estamos muy lejos de ser unos bárbaros y muy cerca de competir honrosamente con las cultas y hace pocos siglos sanguinarias naciones europeas.

Somos de ayer; nacidos a la vida republicana por el ideal patriótico de un puñado de bravos; asimilándonos legislaciones exóticas y poseyendo un territorio riquísimo, pero muy alejado de las naciones europeas, hemos llegado en un siglo—un momento en la historia—a pesar en la balanza de las relaciones internacionales. Las naciones americanas que el Atlántico abraza respetuoso, han prosperado primero por su proximidad a Europa, y hoy, con la aper-



tura del Canal de Panamá, les llega su turno a las repúblicas del Pacífico. Es la situación geográfica, encauzadora de las corrientes inmigratorias, es la educación, el medio ambiente, lo que origina el éxito de las naciones.

No somos, pues, unos degenerados, pero sí unos postergados de la civilización. Pero la hora de nuestro engrandecimiento va a sonar, ¿y qué somos, y cómo vamos a presentarnos a las miradas de las naciones que hoy mantienen en alto la antorcha de la civilización, cuando el último barretazo dado en el Istmo permita el abrazo gigante de dos mares? . . . .

México se debate en una horrorosa crisis revolucionaria, después de haber alcanzado una gran riqueza material, en la paz de treinta años, que el porfirismo le impusiera con mano de hierro. La gran nación azteca fracasó en su último intento de grandeza, porque en su aparatoso avance hacia la civilización le faltó el lastre de la moralidad e ingenuidad republicanas. Centro-América, con excepción de Costa Rica, la República modelo, es víctima del caudillaje suscitado y mantenido por la política del dollar. Entre estas repúblicas, la de Nicaragua, dá la nota más alta de la desorganización política y financiera, pero esta situación radica en la posibilidad de que en el territorio de este país puede construirse un canal que controlaría la preponderancia yankee en el de Panamá. Por eso el Tío Sam cuida de anarquizar a Nicaragua y de ocupar militarmente los puer-

tos de Corinto y Bluefields, y hasta de secuestrar presidentes cuando no le conviene para el desarrollo de sus intereses. Con todo, ha revivido desde hace pocos meses el entusiasmo por la unión centro-americana, y para darle solidez se propone implantar el Zollverein o liga aduanera. La República de Panamá *está saneada* por los yankees. Colombia restaña las heridas que le causaran las guerras civiles y se militariza activamente. El Perú quiere zanjar sus diferencias internacionales, se militariza y emprende en la construcción de caminos y ferrocarriles, gozando también de saludable paz. Bolivia quiere una ventana al mar, pide Arica por medio del General Montes, se militariza y progresa asombrosamente. Chile estrecha sus relaciones con la Argentina y el Brasil, no se niega a tratar con el Perú, y la influencia alemana se acentúa más cada día. En general, hay una relativa paz en el Continente, una suprema aspiración al progreso en todas partes, y la aproximidad de la apertura del Canal de Panamá está desarrollando una corriente de aproximación en las naciones que tienen algún vínculo histórico o geográfico, corriente que pudiera traducirse en alianzas y federaciones.

El General Ismael Montes, elegido para Presidente de Bolivia, en la visita extraoficial que hizo en el mes de Abril próximo pasado al Perú y Chile, propuso en Santiago a un núcleo de personajes, la conveniencia, algo más, la urgencia de que se realizaran las siguientes confederaciones,

en vista de la próxima apertura del Canal de Panamá. He aquí el proyecto del General Montes:

Unión de Chile, Bolivia y el Perú; unión del Ecuador, Venezuela y Colombia, unión de la Argentina, Uruguay y Paraguay. Respecto del Brasil, dijo, que se bastaba por sí solo para llenar su misión civilizadora.

El General Montes manifestó además, sin escrúpulo de ningún género, en los círculos chilenos y peruanos, que Bolivia necesitaba urgentemente tener acceso al mar y pidió la cesión de Arica, no sólo por llenar las aspiraciones del pueblo boliviano, sino también porque creía que con esa cesión quedaba zanjado el conflicto chileno peruano. ¿Cuál será el resultado de tan franca petición? no puede calcularse; pero no hay que olvidar el siguiente detalle: Cuando el General Montes, de regreso de la inauguración del ferrocarril de Arica a La Paz, fué recibido en esta última ciudad, los centros obreros, por medio de un Delegado, manifestaron públicamente, que si Arica no era cedido buenamente a Bolivia, irían con Montes a posesionarse del puerto, por la razón o la fuerza. Y todo el mundo sabe como está de armada y disciplinada Bolivia, como ésta nación provocó la coalición boliviana-ecuatoriana-colombiana, a raíz de que la segunda de estas naciones se negó a aceptar el laudo arbitral español, y la primera el laudo argentino, en sus diferencias limítrofes con el Perú. En Bolivia se cree que esta coalición puede poner al Perú en condiciones

de entregar un puerto a Bolivia, el Puerto Túmbez y la hoya derecha del Marañón al Ecuador, y los ríos Napo, Yapurá a Colombia. Si Chile accediera a la petición de Bolivia respecto de la entrega de Arica, y lo que no es improbable, que el acercamiento actual de Chile y el Perú, provocado por el Congreso de Estudiantes que tuvo lugar en Lima, tenga por término una reconciliación, es claro que el problema internacional variaría completamente en las Repúblicas del Pacífico.

A propósito de esta reconciliación, escribió en febrero de este año, el diplomático José de Astorga, distinguido colaborador de la "Revista de América", lo siguiente: "No es, en efecto, un secreto para nadie que siga con relativa atención la política internacional sur americana, que la enemistad chileno peruana es el resorte que mueve a las cancillerías de Quito y Bogotá en sus relaciones con Lima. Es esto a tal punto exacto, que el simple anuncio de la liquidación de Tacna y Arica y del acercamiento y *entente* entre Chile y el Perú ha desencadenado en la prensa del Ecuador y Colombia un coro de lamentos sobre el aislamiento en que esas naciones quedarían frente al Perú, si este país sella su amistad con Chile; a la vez que se ha dado lugar a que se inicien gestiones entre las cancillerías de Quito y Lima, para la solución del secular pleito de límites." Y "La Crónica" de Bogotá, hablando sobre este mismo tema ha dicho: "Esto confirma lo que tanto hemos dicho en este

diario: que no debemos nosotros estar pensando en Chile para nada. Chile nos aguija contra el Perú, cultiva nuestras diferencias de límites, porque todo esto le conviene, porque todo esto debilita a su viejo adversario, porque le facilita un arreglo, pero nada más”.

Respecto a la unión o confederación del Ecuador, Colombia y Venezuela, que ha incluido en su programa el General Montes, ha fracasado todo intento al respecto, desde los esfuerzos de Bolívar hasta la generosa aproximación provocada por el Ministro ecuatoriano en el Congreso Boliviano de La Paz, celebrado en Caracas en Julio de 1911. En ese Congreso declaró el Sr. Maurtua, Ministro del Perú, que su país no aceptaría una *entente cordiale* con el Ecuador y Colombia. El representante del Ecuador, Dr. José Peralta, manifestó que en vista de esa declaración peruana nada podía hacerse en beneficio de la paz, y por lo mismo, negaba su voto a la unión. Bolivia, Colombia y Venezuela apoyaron la actitud del Ecuador, y el Perú quedó solo.

De otro lado, si el proyecto Montes se realizara, quedaría de hecho destruída la coalición llamada el A. B. C. suramericano, la cual tiene sus pretensiones imperialistas.

Como se ve, hay por todos los confines de América una gran tendencia hacia la unión; un deseo vehemente de que la apertura del Canal coincida con el arreglo definitivo de las querellas por cuestión de

límites, a fin de poder dedicar todas las energías a la nueva situación internacional que se esboza con caracteres indecisos, con promesas de ventura y presagios de inmensas coaliciones de intereses comerciales y de la competencia de distintas civilizaciones.

De aquí el afán con que varias naciones se preparan a recibir la nueva corriente civilizadora que iniciará el Canal. Bolivia y Chile inauguran el ferrocarril de Arica a La Paz; la Argentina que prevee la depresión que sufrirá su mercado por el cambio de ruta que imprimirá al comercio el Canal, se apresura a realizar el ferrocarril de Quiaca a Zupiza, el que le pondrá en comunicación con Bolivia y con Chile hasta Iquique. Concluída esta línea podrá hacerse viaje de Buenos Aires a la costa del Pacífico en tres días y medio, de modo que aprovechando el Canal de Panamá podrá llegarse a Nueva York en catorce días. El Perú va a fundar un puerto en la bahía de Chilca, punto terminal del ferrocarril que unirá muy pronto Lima con el Puerto de Pisco y Huancavélica, esa línea contribuirá a cerrar el círculo ferrocarrilero, permitiendo recorrer los Departamentos de Lima, Ica, Huancavélica y Junín hasta volver al punto de partida por la vía de la Oroya. También activa la construcción del ferrocarril transamazónico de Paíta al Marañón. De Colombia no tengo dato alguno que indique su preparación para aprovechar el Canal. ¿Y el Ecuador qué hace?

En los momentos de honda meditación, cuando el pensar y el sentir acerca de la Patria embarga nuestro espíritu, cuando la complejidad de sus problemas y la rudeza de sus vicisitudes nos hacen mirar hacia el pasado y sondear el porvenir, creo en veces que la hora de que en el Ecuador sea polonizado se aproxima, y cuando vientos de prosperidad empujan a nuestro Estado hacia felices iniciaciones, y cuando el alma popular ecuatoriana emerge triunfalmente de entre el hacinamiento de nuestros fracasos constitucionales, de entre las quiebras de la justicia, de entre el fango de la política bizantina que todo lo corrompe; cuando creo que todavía hay un pueblo incontaminado por la lepra caciquil, por el funcionalismo estulto; cuando palpo que hay una juventud incorruptible y ávida de encauzar a la Nación en una vida nueva, siento que la esperanza bate sus alas impalpables, que la ola negra de viejas concupiscencias muere sin estrellarse a los pies del ideal republicano.

Mirando hacia el pasado, nuestra historia no acusa sino la interminable lucha de ambiciones políticas, de ambiciones personales, disfrazadas de partidos constitucionales. Hemos bogado al azar de las eventualidades partidaristas, y hemos soportado la rudeza de las explosiones demagógicas, que proyectan en la historia la sombra infamante a la vez que la protesta salvaje contra la oligarquía de las espadas.

Pero la hora negra ha pasado como racha maldita, sembrando la desolación, ino-

culando el virus de la anarquía, pero provocando también una reacción saludable, una ansiedad suprema de conquistar la paz, como reparación de pasadas veleidades y promesa de nuevas orientaciones políticas, de definitivas conquistas civilizadoras.

Después de cien años de vida independiente nos encontramos con la sinrazón de que las fronteras de la Patria se estrechan y se estrechan como dogal de esclavitud en torno de la desmedrada soberanía nacional, de que la población se estanca en el eterno millón y medio de habitantes, de que el comercio sufre crisis que arrancan no tanto de la pobreza territorial ni de la orgía fiscal, sino de la anarquía arancelaria y de las deficiencias aduaneras. Y sin fronteras, sin población y sin comercio, vivimos aún sobre la hoguera no apagada, pero languideciente ya, de inveteradas convulsiones revolucionarias.

Y después de todo, creo con el malogrado Gavinet que las luchas políticas aunque perturban el orden nacional, no son signos de degeneración: "son signos de vitalidad excesiva y mal encauzada; expansiones de sociedades juveniles que luchan por lo que comienzan a luchar siempre los hombres, por su independencia y prestigio personal contra la acción autoritaria de los poderes organizados. En estas luchas se forman los poderes fuertes y de ellas nacen el progreso social, la civilización íntegra, que no está en el acrecentamiento de la riqueza pública y privada, sino también y muy principalmente en



el ennoblecimiento del ideal por medio del arte.”

Pero si todo esto es verdad, si la agitación revolucionaria deja un légamo generoso que fecunda el porvenir, al Ecuador le exige su situación actual,—la apertura del Canal de Panamá,—unos diez o veinte años de paz; después sí, a la guerra, convenientemente preparados, a la guerra internacional si es necesaria; yo creo en la eficacia de la guerra en este momento histórico: no soy pacifista. Porque, “lo peor que puede sucederle a un pueblo, dice un patriota español, es que no le pase nada, porque eso significa que es nadie”. La acción humana no es fecunda, por ahora, sino en el surco que las balas abren en el campo de batalla.

Pero no adelantaré mis opiniones personales, y volveré a mi tema, ¿cómo se prepara el Ecuador para aprovechar la apertura del Canal?

En primer lugar, no tenemos propiamente puertos. El de Guayaquil está situado sobre un río cuyas capas sedimentarias tienden con su acumulación a impedir el acceso de buques mercantes, esto aparte de la desviación de la ruta del Pacífico y del consiguiente costo que la entrada al Guayas significa como recargo de gastos. Los proyectos de unir Guayaquil con la costa de Santa Elena por medio de un ferrocarril, subsanará en parte, cuando se realice, estos inconvenientes; pero a pesar nuestro, la metrópoli comercial, no queda en lugar adecuado ni satisface amplia-

mente las ventajosas condiciones de un puerto de mar. Bahía de Caráquez y Puerto Bolívar son de reciente fundación y no ofrecen las comodidades para la carga y descarga de las mercaderías, aunque es verdad, que con algún gasto pueden convertirse dichos puertos en los mejores del Pacífico. Los puertos de las costas del Pailón y el de la boca del río Pital, en las proximidades de Tumbes, son simples proyectos, y el segundo de éstos, casi desconocido, sin embargo de que compite ventajosamente con la bahía de Paita.

Tampoco tenemos vías de comunicación. Si se exceptúa el ferrocarril de Guayaquil a Quito, el resto de la República se comunica por senderos intransitables, de modo que cada región vive aislada, desconocido y trabajosamente servida en sus comunicaciones con la Costa. La red de ferrocarriles en proyecto, esto es, la prolongación del trasandino por el norte hasta Ibarra y el Pailón, la ramificación de Huigra a Cuenca y el ferrocarril de esta última ciudad a Puerto Bolívar, no alcanza todavía ninguna solidez financiera, pero el Gobierno se preocupa vehementemente de la realización de estas obras.

Las fronteras ecuatorianas en el Oriente y en el Sur del Ecuador están abandonadas a las ambiciones anexionistas y comerciales de los países limítrofes. Para salvar la integridad territorial se ha iniciado el trabajo del ferrocarril al Curaray con fondos nacionales, y se ha contratado con empresarios extranjeros el estudio de la lo-

calización del ferrocarril transamazónico de Puerto Bolívar por Loja al Marañón, para controlar con esta vía el ferrocarril que de Paita al mismo Marañón está construyendo el Perú.

Prescindo de otras consideraciones de orden político y económico por no referirse de un modo inmediato al plan que me he trazado, pero es imprescindible anotar que el crédito de la Nación en el exterior ha subido rápida y enormemente, por el cuidado que ha puesto el Estado en estos últimos meses, para satisfacer nuestros compromisos. Hay grandes ofertas de empréstitos y una inusitada actividad por la construcción de caminos y ferrocarriles.

He aquí una de las fases de nuestra situación actual. Veamos ahora lo que la apertura del Canal de Panamá representa económicamente a la América del Sur.

La civilización no se caracteriza tanto por la suma de conocimientos adquiridos, por la herencia de los siglos y las conquistas del presente, como por la anulación de las distancias. Antes, el buque de vela fue un prodigio, hoy el trasatlántico resulta perezoso. Se pretende el hidroplano, el aeroplano, ya no se quiere navegar ni caminar, sino volar al ras del Océano o por sobre la amenaza de las nubes preñadas de borrascas.

El Canal de Panamá viene a simplificar la comunicación inter-oceánica. El prestigio de Magallanes cede en provecho de la gloria de Balboa y de la tenacidad yankee. Y las naciones que con extensas

costas, magníficos puertos, espléndidas bahías, rápidas vías de penetración a las regiones agrícolas, mineras, industriales se ofrezcan a las miradas del mundo, no solo ganarán en comercio y colonización sino en respeto y seguridad de su autonomía.

Examinemos algunas distancias entre el Canal de Panamá y diversos puntos de Europa, Asia, Norte y Sur América, para calcular la revolución comercial que imprimirá al mundo financiero el acontecimiento que nos ocupa. Según el profesor Vicente Gay de la Universidad de Valladolid, las consecuencias del Canal con respecto a la supresión de distancias son las siguientes:

“De New York a San Francisco de California por la vía de Magallanes, hay trece mil millas. Y abierto Panamá, se ahorrarán 7.790 millas, lo cual reduciría el tiempo, de sesenta días a sólo dos semanas.

Desde New York al Japón, por Suez; hay 13.000 millas, que es hoy la ruta más corta. Y por Panamá se ahorrará 3.000 millas, que equivale a ocho días de viaje próximamente, en vapores que corren 16 millas por hora.

De New York a los Puertos del Pacífico de los Estados Unidos y de la América Central se acortarán en promedio, 8.415 millas; y a los puertos de la América del Sur, en el Pacífico, el ahorro será en promedio 4.700 millas, partiendo de un máximo de 8.415 junto a Panamá, y de 1.004 en Punta Arenas, al extremo Sur de Chile.

Las Costas del Pacífico de ambas Amé-

ricas y los puertos europeos, se acercarán en términos de ahorrar un promedio de 1.046 millas desde Londres, Liverpool, Ambers o Hamburgo a Panamá, en el Pacífico.

En los puertos al Sur de Panamá, ese máximum de 6.046 millas se irá reduciendo hasta cero, entre Punta Arenas y El Coronel, que es el puerto industrial más al Sur que hay en Chile.

El promedio de acortamiento entre Liverpool y los puertos de la América del Sur, en el Pacífico, viene a ser como de 2.600 millas. Y el comercio británico llegará a Nueva Zelanda y a las otras tres grandes islas del Pacífico y Oceanía, con 1.503 millas menos que por la ruta de Suez y 2.400 millas más cerca que por la de Buena Esperanza.

New York hará una victoriosa competencia a su gran rival Liverpool, porque todos los puertos americanos del Pacífico quedarán 2.759 millas más cerca de New York que de Liverpool. Y hoy sucede a la inversa por la ruta de Suez.

En general, puede decirse que las distancias entre el Este y el Oeste de los Estados Unidos (que por Magallanes son 13.000 millas) el Canal de Panamá los acortará en 8 a 9.000 millas, que es la distancia precisa para bordear toda la América del Sur, lo cual entraña un enorme acortamiento en tiempo y gastos.

El canal de Panamá pondrá a la Rusia Asiática, al Japón, a China, a Filipinas y a Australia más cerca de New York, Bos-

ton, Filadelfia, Baltimore, Nueva Orleans y todo el Este de los Estados Unidos, que de Europa.

En América, en Asia y en Oceanía se acrecentará la influencia norte americana en concurrencia con la de Europa. En la actualidad está más cerca Europa de los países americanos situados abajo de la línea ecuatorial que los Estados Unidos. Los primeros países que serán hondamente influidos por la apertura del Canal en la América del Sur, han de ser Perú, Ecuador, Bolivia y Chile. La lucha comenzará a librarse en el comercio. En 1910, la Gran Bretaña vendió a la América Latina 220.000.000 de pesos; Alemania 108, y los Estados Unidos 201. Una vez abierto el Canal, se modificarán estas relaciones de una manera bien sensible”.

Hasta aquí el Sr. Gay. Veamos ahora algunas distancias entre el Ecuador y los principales centros comerciales de los Estados Unidos y Europa.

De Guayaquil a Liverpool por la ruta actual se emplea 30 días, aprovechando el Canal 18; de Guayaquil a New York de mora el transporte por ahora 11 días, por el Canal 7; de Quito por el Pailón a Panamá, suponiendo construído el ferrocarril occidental, 4 días. Tenemos, pues, el mínimun de distancias para el Canal, por hallarse el Ecuador en una posición geográfica ventajosamente apetecible en las costas del Pacífico. Desarrolladas las proyecciones del ferrocarril trasandino y el conveniente arreglo de los puertos, será formi-

dable el impulso civilizador que nos dará la ruta de Panamá.

Ahora en lo que toca al desarrollo de la colonización y defensa del Oriente por medio de Ferrocarril transamazónico, son incalculables los bienes inmediatos que recibirá la República. Basta tener en cuenta el siguiente cálculo: Con el transamazónico, afluirá al Golfo de Guayaquil todo el comercio oriental, inclusive la exportación de Iquitos. Pues si es un hecho que el comercio no sigue la bandera, que el cálculo financiero va en pos de las consecuencias sin tener en cuenta los medios comerciales que utiliza, Iquitos tiene que abandonar la ruta del Pará para preferir la del Santiago. Hay que considerar que de Iquitos al Pará hay 15 días de distancia y del Pará a Liverpool 16 días. Esto siguiendo aguas abajo el Amazonas, que, cuando se navega contra corriente se emplea del Pará a Iquitos hasta 32 días, más los 16 del Pará a Liverpool tenemos un total de 48 días de navegación. Ahora de Iquitos a Puerto Bolívar se puede hacer 5 días (2 navegando hasta Borja y 3 en el ferrocarril transamazónico por Loja,) más 18 días del Golfo de Guayaquil por el Canal a Liverpool, tenemos un total de 23 días, y una diferencia de 25 días de navegación en favor de la ruta Iquitos-Borja-Loja-Puerto Bolívar.

Como se ve por las distancias enumeradas, si para todo el mundo significa una revolución el Canal de Panamá, para el Ecuador tiene este acontecimiento proyec-

ciones colosales en bien, si es que se dispone al igual de las otras naciones suramericanas a aprovechar la nueva faz que la obra yankee va a imprimir a la vida continental, y en mal si se abandona como hasta aquí en brazos de la fatalidad de los acontecimientos.

---

Hemos estudiado rápidamente el estado de cultura y la preparación que revela el Ecuador, en comparación con los otros países suramericanos situados en el Pacífico, para aprovechar el Canal de Panamá. Todo lo expuesto anuncia días de prosperidad para la República si realiza las obras indispensables para su expansión comercial, y sobre todo, para la defensa de su autonomía.

Si la sombra del imperialismo se proyecta con caracteres indescifrables y amenazantes para la América del Sur, para el Ecuador es más grave aún esta amenaza si se tiene en cuenta sus relaciones internacionales. Revisemos este capítulo de gran trascendencia nacional.

Mientras el Perú refuerza sus guarniciones en el Morona y redondea sus conquistas en el Sur por el Zamora y Gualaquiza; Colombia nos arrebató fraternalmente por un reciente Decreto Legislativo, el Putumayo y sus afluentes, el Coca, el Aguarico y la población de Santa Rosa, anexando todo este territorio al Departamento de Nariño, además de la ocupación de la comarca del Pum al Norte, de modo que entre colombianos y peruanos nos han



reducido a la ribera izquierda del Napo.

Pero todas estas anexiones si bien son de enorme trascendencia para la vida de la República, su mayor significación está en que perdemos el territorio silenciosamente, infamemente, sin que el alma nacional ecuatoriana sienta el menor rubor, sin que se dé exacta cuenta de lo que pierde, y lo que es peor todavía, porque va acostumbrándose a mirar la cuestión límites con indiferencia, después de los simulacros de guerra internacional, en los que se burló canallamente el sentimiento patriótico popular. En este sentido creo necesaria la guerra internacional, convenientemente organizada; si estamos condenados a desaparecer del mapa suramericano, que ese desaparecimiento sea a lo polonés, a lo boer y no como humildes coreanos, según ya profetizó alguien. ¿O es que en verdad creemos en el reinado de la Justicia y en el imperio del Derecho? Como si la Justicia no fuese sino una altísima aspiración humana, y el Derecho un mero concepto filosófico sin eficacia alguna, si no tiene la fuerza en su apoyo; porque "El Derecho de un pueblo, como gráficamente expresó un distinguido patriota ecuatoriano, es derecho cuando está poderosamente alegado por la boca de sus cañones, y comprobado con sus balas". (Ramón Ojeda V.—"Defensa Nacional".)

A esta situación internacional desgraciadísima hay que agregar los peligros que entrañan "las islas encantadas", Galápagos, en cuya ocupación piensan cla-

ramente los yankees y aún los ingleses, que codician nuestros queridos chilenos y no ven con malos ojos los japoneses.

Los europeos no han renunciado a su expansión en América. La Revista "Hispania" de Londres, reprodujo en Enero de este año, un artículo publicado en el "Spectator" de la antedicha ciudad, en el que se insinúa a la Alemania el que se apodere del Brasil. "¿Y la doctrina Monroe?", se pregunta el periódico inglés, y agrega: "La doctrina Monroe en nuestros actuales tiempos es el más falaz y temerario de los engaños que se saca generalmente a relucir con objetos electorales, inmediatamente antes de una campaña presidencial. . . . La doctrina Monroe no está reconocida en el Derecho Internacional. Pero que estuviera, Alemania, con su marina superior, no podría ser detenida por ninguna combinación naval que se organizara en el hemisferio occidental". Y estas afirmaciones van seguidas del recuerdo de que en 1835 la Gran Bretaña extendió sus límites en territorio hondureño; de que esta misma Nación se apoderó de la isla de Roatán; de que Alemania bloqueó impunemente los puertos de Nicaragua, de que Francia desembarcó tropas de Méjico en 1864, y de que todo esto se hizo sin que la doctrina Monroe hubiese sido invocada.

También los Japoneses pretenden posesiones en América. El último conflicto habido en California con motivo de la nueva Ley Agraria, está revelando el propó-

sito de la nación nipona. La japonización del mar de las Antillas es cosa muy debatida en la actualidad por los escritores cubanos. Y de Galápagos a Hawai se hacen 14 días de navegación, y de este lugar a Yokoama 15: Nada hay de improbable para creer en la japonización de Galápagos.

Mucho se ha debatido en nuestra prensa, y mucha política se ha hecho al rededor de la cuestión Galápagos. Algunos han aconsejado su arrendamiento, otros la enagenación, y algunos la adjudicación por secciones a distintos países, reservándonos un islote los ecuatorianos. ¿Qué sorpresa nos estarán reservando esas islas, que de ser posible, las hundiríamos en el mar, si es que en el futuro han de ser el punto de apoyo, en que ha de asentar su planta el mil veces repetido imperialismo yankee, y los otros imperialismos nacientes en el continente colombino?

Porque ya tenemos en América no sólo el conocidísimo peligro rubio, sino el imperialismo argentino, que invoca su prosperidad para declararse tutor de Suramérica. Y en este nuevo imperialismo tiene el Ecuador una expectativa internacional no muy clara.

El habilísimo conferencista y escritor atildado señor Manuel Ugarte, es sin duda un apóstol del naciente imperialismo argentino. Este notable hombre público ha escrito páginas bellísimas contra el expansionismo yankee, se le ha aplaudido frenéticamente en algunas ciudades surame-

ricanas, pero si toca a somatén para contener la invasión del Norte, es porque la expansión argentina no halle competencia cuando su desarrollo industrial necesite mercados. Mucho le deberá la Argentina al Sr. Ugarte, pero los países que ha visitado recordarán siempre su falta de sinceridad, su poco valor para afrontar la misión imperialista que ha propagado discretamente.

Verdad que en la obra "El Porvenir de la América Latina", y en la conferencia que tuve la oportunidad de oír en el Teatro Nacional de esta ciudad, apenas ha dejado entrever el Sr. Ugarte la finalidad que persigue, ya manifestando que, "No es sueño suponer que la Argentina, el Brasil y Chile resultarán en ciertos órdenes, los proveedores obligados de la zona que se extiende más allá del Ecuador" (V. libro citado), y de indicar también que "la aurora de una hegemonía en suramérica, parece asomar en el extremo Sur del Continente" (Conferencia), pero este pensamiento imperialista queda siempre velado con la exaltación de su amor hacia el ideal latino.

Pero si el Sr. Ugarte no ha querido decir categóricamente lo que había debajo de su apostolado, en cambio, otro argentino, el renombrado sociólogo José Ingenieros, no ha encontrado obstáculo en manifestar lo que quiere la Argentina exclusivamente, no la alianza A B C como asegura Ugarte.

He aquí algunas declaraciones de Ingenieros:

“La grandeza material de la nacionalidad argentina lleva en si los factores que determinarán en su mentalidad colectiva una franca tendencia nacionalista e imperialista, como de tiempo atrás se observa en los Estados Unidos.”

“El predominio de Sud América corresponderá a la Nación más favorecida por la convergencia de cuatro factores naturales: la extensión, el clima, la riqueza, y la raza. Chile carece de extensión y de riquezas naturales; al Brasil le faltan el clima y la raza; la Argentina reúne los cuatro elementos: territorio vasto, tierra fecunda, clima templado, raza blanca”.

“La hegemonía argentina tiene sus mejores ventajas en la paz internacional, siempre propicia a los que crecen más rápidamente; SÓLO NECESITA DEJAR TRANSCURRIR ALGUNOS LUSTROS. Su extensión territorial, su fecundidad, su población blanca y su clima templado la predestinan al ejercicio de la *función tutelar* de la raza neolatina en el continente suramericano.”

Y concluye interrogando: “¿Debe inferirse de estos hechos la posibilidad de una guerra continental por la hegemonía?” (Sociología Argentina).

He aquí una exposición que satisface, sino por el ideal que sustenta, por la franqueza con que el problema está planteado.

Hay más todavía. Ingenieros que no puede coincidir con Ugarte en el pensamiento relativo a que—para disertar sobre

la suerte de una nación es preciso tener más de poeta que de especialista—indaga a la luz de la sociología las consecuencias del imperialismo, inclusive la degeneración, y sostiene con todo, que a la Argentina le toca la misión tutelar en suramérica. No sólo hay franqueza en el procedimiento de Ingenieros, sino también valor para afrontar las consecuencias.

Tanto Ugarte como Ingenieros hablan de superioridad de razas, de misiones providenciales, de todos esos prejuicios, en fin, que forman la *vanagloria de las naciones*, cuando algún grado de progreso han alcanzado. Al igual de los yankees van hacia el imperialismo invocando el derecho de la fuerza, no con la virtud de la fuerza del derecho: con la impulsividad de los conquistadores, no con la abnegación de los civilizadores. Ingenieros dice: "Sin fuerza no hay derecho; quién quiere reivindicar un derecho—sea un individuo, una nación o una raza—debe DESCARTAR EL SENTIMIENTO DE JUSTICIA y trabajar por ser el más fuerte. Eso basta."

¿Pero tiene base cierta, es evidente la aspiración del alma nacional argentina, es posible que después de pocos lustros se capacite la referida nacionalidad para ejercer el imperialismo, o es simple lucubración de sus intelectuales? Se dice que los novelistas franceses han creado el *chic* parisiense, ¿si se aspirará a que el imperialismo argentino sea obra de los escritores de esta misma nación y no el producto de la realidad de las cosas?

Porque imperialismo es exuberancia de vida, desborde de industrias, de población, de crédito. El imperialismo es a las naciones lo que el orgullo aristocrático es a las familias. Cualquier plebeyo, cuando la fortuna veleidosa toca a sus puertas, tornase gran señor; y con el cruzamiento, con la educación, es a la postre el tronco aristocrático de una familia, pero esa aristocracia es a su turno destruída por la acción de la herencia, la gran fuerza democrática, como la llaman los sociólogos, y conducida a la degeneración, por el no uso de sus actividades, por los caminos del fausto, de la extinción del carácter, del largo ejercicio de la preponderancia social. El absolutismo, relajando todo vínculo moral; la herencia, que ha producido la ilusión razas, siempre fue fatal a las familias y a las naciones.

Y las naciones picadas de imperialismo, revelado por el desfallecimiento del espíritu progresivo, por la relajación del sentimiento de justicia internacional, por la pasión del oro, por el despotismo de la plutocracia, por la banalidad de la compra de títulos nobiliarios, por la corrupción de las instituciones políticas y de las costumbres privadas, por los vicios, en fin, que destruyeron a Babilonia, a Persia, a Cartago, a Atenas, Roma, las naciones, repito, que invocan el imperialismo, han empezado su proceso regresivo, y la Argentina no es nación en decadencia, ni es posible que alcance a obtener en pocos lustros los síntomas morbosos del imperialismo.

Si el Sr. Ingenieros puede probarnos que hay en la Argentina un Roosevelt capaz de decir con frase yankee, YO COJÍ PANAMÁ; si en la Argentina hay un Monroe poliforme, una proposición Lodge inicua; si allí existe la política del dollar, el big-tic, el linchamiento, la corrupción electoral, si ya han aparecido los reyes del acero y del trigo, etc., etc., manifestaciones del imperialismo en Norte América, empezaremos a creer con pena, que el país de Sarmiento va por el camino de la descomposición

Y quién dijera que la apertura del Canal de Panamá es quizá para los yankees la primer campanada para que los pueblos de todas las zonas concurren a presenciar su decadencia, su desaparición en brazos del imperialismo? Porque todo imperialismo supone la preponderancia del militarismo, y este flajelo, ya se sabe lo que ha hecho de las más grandes civilizaciones.

No creo, pues, que sea labor benéfica, salvadora, aquella que predica a los hispano-americanos la distinción de razas, la imitación servil de la administración política yankee, y la inferioridad e incompetencia de las naciones suramericanas para progresar por sí solas y tener buenos gobiernos. No hay que decir: temblad, la Patria está en peligro, sino tomemos las armas y a cubrirnos de gloria en el combate. Si la ilusión razas puede justificarse en su propaganda, es tan solo por el concepto de superioridad, por la conciencia del propio valer que impulsa, cuando no



está viciado, hacia grandes destinos, a los que se reputan privilegiados.

La campaña racial es la misma en Europa y América. Allá son reputadas razas superiores las anglo-sajonas, y decadentes los latinos; aquí son los yankees los llamados por derecho divino a dominar la América. Allá es el pangermanismo, el paneslavismo lo que se predica como conveniente para la preponderancia del Norte sobre el Sur de Europa; aquí se cultiva el panamericanismo en provecho exclusivo de los yankees, el panhispanismo en beneficio de los españoles y el naciente argentinismo en bien de una sola nación: aún no aparece el colombianismo, o cosa así, en defensa de los suramericanos.

Y después de todo, entre los *leaders* que oponen la fuerza de su razonamiento contra el peligro rubio, atengámonos a los que como Rodó, levantan, con la conciencia limpia, el pendón del ideal latino e invitan a oponer a la política del dollar, la coraza de nuestro pasado legendario; a los que, como Max Avilés, aconsejan la fuerza de la acción individual, como valladar contra los males que produce el fatalismo árabe que revive en nosotros, haciéndonos esperar todo del Estado; a los que como César Zumeta nos recuerdan la urgencia de oponer los cañones a los cañones, porque "La ley de las naciones o es tomada en serio sino entre las potencias cuyas fuerzas se equilibran; y como el único derecho que no prescribe es la

fuerza, los tratadistas universalmente reconocidos en definitiva son Armontrong, Bang, Krupp;" a los que como Sáenz Peña y Oliveira Lima nos enseñan ofrecer "La América Independiente para la Humanidad Libre", como vástagos del Cid, sin miedos ni exclusivismos; a los que, finalmente, como Colajani y Finot, al defender la civilización latina, nos piden, que "Por amor a la humanidad se ha de combatir la doctrina fatalista de las razas, que admite una diferencia congénita entre las aptitudes de los pueblos latinos y de los pueblos sajones", a creer firmemente que, "El principal factor del éxito está en el carácter de los pueblos, y el fundamento del carácter ha de buscarse en la educación, dentro de la familia y en las escuelas".

Lo expuesto manifiesta que hay tal cantidad de problemas internacionales que se resolverán con la apertura del Canal de Panamá, que toda nación que aspire a mantener la posibilidad de la Patria, como decía Ugarte, esto es, a que no sólo viva, sino que reúne las condiciones para existir siempre, debe tener una inmensa suma de energías, una gran cantidad de elementos que garanticen su progreso y autonomía, sino quiere desaparecer en el choque de tan encontradas aspiraciones.

---

Señores: una palabra más sobre el Ecuador, y he terminado mi conferencia.

Es sobre manera compleja la nueva faz que en orden a su existencia se le presen-

ta al Ecuador, con motivo de la apertura del Canal. Se aproxima la hora que señalará la vida o muerte de un pueblo. Si somos incapaces de finiquitar nuestra cuestión de límites, de impedir que la cordillera de los Andes sea nuestra frontera oriental, de asegurar la posesión de Galápagos, de que las provincias que demoran al Sur del Ecuador continúen siendo explotadas por el comercio extranjero, de que la agricultura siga abandonada a la rutina; sino saneamos Guayaquil y construimos, habilitamos y fortificamos excelentes puertos, si los ferrocarriles de Santa Elena, de Quito al Pailón y el transamazónico no son construídos en el menor tiempo posible; si no creamos el ejército nacional; si la paz no se impone como norma de vida, ¡gran Dios! estamos perdidos. Pero si la hidra revolucionaria pierde para siempre sus cabezas, si las rentas de la nación se administran limpiamente, si las obras públicas indicadas se realizan y nuestro crédito gana mayor prestigio en el extranjero, la apertura del Canal de Panamá, será obra fecunda en resultados para el Ecuador.

Pero como las obras materiales, si bien prestigian a la nación que las posee, no dan firme base a la autonomía, hay que solidificar la obra con la educación popular, por medio de la cual combatiremos la indisciplina, el primer vicio social que padecemos; la patriotería; la impulsividad que nos lleva a la degollación por los hombres, no por las ideas, y a que tras

la coronación de cada caudillo, gritemos como romanos decadentes: "¡Viva Bruto, hagámoste César!"; convertiremos a nuestros colegios y universidades, no en incubadoras de funcionarios, sino de hombres, de hombres que se valgan por sí solos, de hombres en la acepción educativa que Demolins a querido dar a esta palabra.

Si no hay razas sino civilizaciones; si el progreso no se detiene jamás ni es patrimonio eterno de unas solas nacionalidades; si la configuración geográfica, el suelo, el subsuelo y el clima, como condiciones de progreso hablan en favor nuestro; si pertenecemos a la grandiosa civilización latina, que se cubrió de gloria en América, que intentó antes que nadie abrir el Canal de Panamá; si nuestras hermanas las repúblicas del Pacífico han entrado en una era de actividad, y se oye por todas partes el golpear del martillo sobre los rieles, el rumor de las armas que se aprestan a la defensa y los gritos de paz y unión, para que la rotura del Istmo no sea contraria a las aspiraciones de la América Latina, fuerza es que los ecuatorianos hagamos coro en el concierto de esas múltiples ansiedades civilizadoras y nos enfilemos en las líneas de combate, gravando a lo toledano en la espada defensora de nuestra soberanía, el repetido y siempre hermoso verso del egregio Olmedo:

"Quién no espera vencer, ya está vencido".

He terminado.