LOS ÚLTIMOS DÍAS DE ALFARO

DOCUMENTOS PARA EL DEBATE

CUADERNO 5

GRUPO EL COMERCIO

PRESENTACIÓN

En este nuevo número de la colección 'Los últimos días de Alfaro – Cuadernos para el debate', que esta Casa Editorial viene publicando desde el 28 de enero de este año, presentamos el texto íntegro escrito por Eloy Alfaro Delgado en su exilio en Panamá, exactamente tres meses antes de su asesinato, sobre el que se considera uno de sus legados materiales más importantes: la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito.

Si bien el texto obedece a la motivación del líder liberal de aclarar su participación -y sobre todo la del promotor y constructor Archer Harman- en dicha obra, contiene una serie de detalles sumamente relevantes para comprender el contexto y las motivaciones de la construcción, así como las vicisitudes económicas y políticas por las cuales atravesaron.

El escrito empezó a aparecer por entregas antes de la muerte de Alfaro en El Tiempo de Guayaquil, pero la publicación se interrumpió cuando ese diario, de propiedad de Luciano Coral, fue asaltado, como parte de los acontecimientos que envolvieron los últimos días del alfarismo y que terminaron en Quito con el asesinato y el arrastre del caudillo y cinco de sus tenientes, incluido el propio Coral.

Eloy Alfaro conservaba en su poder una copia de los textos (escritos a máquina y corregidos por él) cuando era conducido preso desde Guayaquil a Quito, paradójicamente en el mismo ferrocarril que le significó tantas satisfacciones y tantas amarguras. Se los entregó al coronel Carlos Andrade en Alausí, con la consigna de darlos a la luz en cuanto pudiera, pues los consideraba una imprescindible vindicación de Archer Harman.

Andrade entregó las páginas a la editorial "Nariz del Diablo", que hizo la primera edición con el texto completo el 25 de junio de 1931, bajo el título "Historia del ferrocarril del sur". El documento también ha aparecido en otras ediciones, como en "Obras escogidas de Eloy Alfaro", preparadas por el historiador Elías Muñoz Vicuña a fines de los años sesenta; "Narraciones históricas de Eloy Alfaro", de la Corporación Editora Nacional, en 1992, y la edición facsimilar publicada por la Asamblea Constituyente en el 2008.

Hemos adjuntado a este revelador documento unas reflexiones preparadas por Edmundo Yépez Salvador sobre la Hermandad Ferroviaria, una organización gestada dentro de The Guayaquil and Quito Railway Company y que desde su creación en 1923 constituyó un gran ejemplo de organización laboral y social en el Ecuador de la época.

Estos "Documentos" son un aporte del Grupo EL COMERCIO para la mejor comprensión del pasado colectivo del Ecuador y, por ende, de su presente y de su futuro.

Los editores

Archivo Histórico Ministerio de Cultura del Ecuador (HMCE)

ESTACIÓN DE SIBAMBE, Ca. 1920. Fotografía poco conocida de una de las estaciones del ferrocarril en la serranía ecuatoriana. Obsérvese la composición social de quienes acudían a despedir o a recibir a alguien, a enviar mercaderías, o simplemente a curiosear la genial obra de Eloy Alfaro.

ÍNDICE

3 **Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito**

24 **La Hermandad Ferroviaria**

Una publicación del Grupo EL COMERCIO

Directora: Guadalupe Mantilla de Acquaviva

Presidente Ejecutivo y Director Adjunto: Andrés Hidalgo

Subdirector General: Marco Arauz

Consejo Editorial: Javier Gomezjurado, Marco Arauz

Diseño editorial: EL COMERCIO

Revisión de textos: EL COMERCIO

Preprensa: EL COMERCIO

Producción: Unidad Optativos EL COMERCIO

EL COMERCIO: Pedro Vicente Maldonado 11515 y El Tablón. Telf. (593 2) 267 0999, Fax: (593 2) 267 0866 Internet: http://www.elcomercio.com e-mail: redaccion@elcomercio.com

Impresión: EL COMERCIO

Derechos de autor: Grupo EL COMERCIO

Primera edición: Enero 2012

Impreso en Ecuador. Derechos reservados conforme a la ley

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

Archivo HMCE

LAS DOS PRIMERAS LOCOMOTORAS. El Ferrocarril del Sur, que unió Durán con Chimbacalle, fue la más importante obra de inicios del siglo XX.

Panamá, 28 de octubre de 1911

Mi recordado amigo Barrerita: (*)

Todavía no me llega tu carta correspondiente al presente vapor, lo que significa que no me has escrito o que en la oficina de correos de allá la han interceptado para evitarme la molestia de leerla. En este caso, poco ganamos con el transcurso del tiempo, que tienen la imprudencia de aclararlo todo.

Me ha sorprendido dolorosamente la noticia de la muerte de Don Archer Harman, de la manera trágica que dicen ha sucedido. Yo la deploro en el alma, porque sin la honradez, inteligencia y actividad de ese amigo, los cargos espantosos lanzados por los enemigos del Partido Liberal, con ocasión del Ferrocarril, habrían quedado aparentemente justificados.

Todavía recuerdo con indignación que el Congreso de 1898 levantó la bandera de la insurrección contra el contrato ferrocarrilero, calificándolo de pretexto para saquear a la Nación, sin perjuicio de calificarme de traidor a la Patria, porque de esa manera iba a entregar el país a los yanquis, aseguraban y, sobre todo, que con su anulación se salvaba la santa religión de nuestros mayores.

Recuerdo que en la Cámara de Diputados, quedamos reducidos a dos votos favorables al Gobierno, el de don Emilio Estrada y el de un joven Intriago, que después nombré Ministro del Tribunal de Cuentas de Guayaquil, en premio a su patriotismo. Recuerdo que dicha Cámara acordó un decreto, anulando el indicado contrato y expresamente quitándome hasta la facultad de intervenir de ninguna manera en su realización. Advertido de ese propósito, pasé un mensaje especial a la Cámara del Senado, protestando enérgicamente de ese proceder arbitrario e inicuo, y aunque sólo como una tercera parte de los senadores apoyaban honradamente al Gobierno, conseguí contener la avalancha desmoralizadora de esos políticos de sacristía y obtuve también que el señor Harman consintiera en satisfacer las exigencias de mis enemigos políticos, y se acordaron algunas reformas secundarias en el contrato originario. Sería alargar demasiado esta carta, si me pusiera a referir todos los incidentes que entonces incurrieron, así es que me limitaré ahora a mencionar lo más notorio.

Aquella oposición que entonces se me hacía, no era más que un pretexto para facilitar la revolución contra los liberales que componíamos el Gobierno y que de buena fe emprendimos en la tarea de la reforma política y social del Ecuador. Para dar una idea de la magnitud de las contrariedades que hemos sufrido, referiré únicamente lo que se relaciona con el Ferrocarril.

Desempeñaba en esa época don Miguel Valverde el Consulado del Ecuador en Nueva York. Se me dio parte de que era agente activísimo de los conspiradores de Quito, especialmente inculcando la desconfianza a los accionistas del Ferrocarril, y lo destituí al momento. Antes don Miguel había descollado por sus sacrificios en pro de la buena causa. Siendo adolescente mereció que García Moreno, arbitrariamente,

** Angel T. Barrera, Secretario privado del Presidente Alfaro.*

lo aventara al Napo, junto con el malogrado joven don Federico Proaño, en castigo de ser redactores de un periódico moderado de oposición, llamado La Nueva Era. Para mí era un deber la buena colocación del señor Valverde y lo nombré cónsul en Nueva York, designándole *todos los ingresos como sueldo*. Si hombres ilustrados y de talento como el señor Valverde, tuvo de contrarios el contrato Harman, ¿qué había de esperar de los señores curas, que se les hacía creer que defendían la Santa Religión haciéndole la guerra al Gobierno Liberal que yo presidía?

Entre los senadores se encontraban los señores Manuel A. Larrea y Lizardo García, ambos candidatos rivales a la Jefatura Suprema de la revolución en ciernes. El primero consiguió la supremacía de la presunta Jefatura, y despechado don Lizardo de la conducta de los conspiradores, apoyó con algunos de los suyos el Contrato Ferrocarrilero, y de esta manera, desde ese día, obtuvimos en el Senado una ligera mayoría de votos que facilitó el arreglo de la transacción con Mr. Harman. Revísese la lista de los nombres de los ciudadanos que componían el Congreso netamente oposicionista de 1898 y se podrá estimar el cargo pérfido que por la prensa y a gritos vociferaban contra la *"feroz tiranía"* de mi Gobierno. Se verán allí los nombres de muchos *"radicales"* que dudando se consolidara la doctrina liberal en el Poder, se afiliaron con los empedernidos terroristas de siempre. En cierto modo, siendo notoria la hostilidad que se presentaba por la frontera del norte y del sur, y que realmente en el interior de la República estábamos en minoría entonces, no era obligación de los dudosos afrontar el peligro, como lo afrontamos nosotros sin vacilación, hasta triunfar en toda la línea. Con esta explicación, no hay que extrañar la generosidad con que fueron tratados todos nuestros adversarios. Pero no anticipemos el orden de los sucesos.

Archivo HMCE

CONSTRUCCIÓN DE TERRAPLENES EN CHIMBO. Para los trabajos del ferrocarril llegaron cientos de jamaiquinos.

Cuando regresó el señor Harman a Quito y se encontró con la novedad hostil del Congreso, accediendo con generosidad a mis observaciones, me dijo que con la venta de una de las islas de Galápagos obtendría más de lo necesario para ser indemnizado por daños y perjuicios; pero que por consideraciones a mí, entraría en arreglos con el Congreso, porque prefería ganar por medio de su trabajo y a la vez siendo útil a mi Gobierno y al país, lo mismo que podía conseguir por medio de una reclamación, y de ese modo retribuía la manera decente como yo lo había tratado; pero que contaba con mi apoyo honrado de siempre cuando la empresa lo necesitara. Habría preferido que Harman hubiera relacionado este punto, porque habría sido más explícito que yo.

Enseguida del arreglo con el Congreso, volvió don Archer a Nueva York y se encontró con el principal accionista, desanimado en lo absoluto, por dos agentes de Quito, que tuvieron el apoyo del señor Valverde en su labor diabólica. Siento no recordar en este momento el nombre del accionista principal de entonces, que era una casa millonaria, y que dándose por engañada, exigió de Mr. Harman la devolución de la fuerte cantidad que ya había desembolsado. El hecho de la modificación arbitraria del primitivo contrato, celebrado con todos los requisitos de Ley, ponía en transparencia que no había buena fe en esa clase de operaciones en el Ecuador, principiando por el Gobierno que lo permitió, decían los accionistas, y exigieron el reembolso de lo que ya habían pagado y fue forzoso a don Archer Harman atenderlos, quedando así casi desbaratada la Compañía.

Al señor Harman se le había facilitado conseguir en Nueva York la suscripción completa de accionistas, comprobando que en la adquisición del Contrato del Ferrocarril no había tenido necesidad de gastar en gratificaciones ni un solo centavo con nadie, circunstancia que demostraba la idoneidad de todos los ciudadanos que intervinieron en la negociación, entre quienes se encontraban los miembros de la Asamblea Constituyente, que había reorganizado la República del Ecuador y que tuvo la honra de decretar y sancionar las bases para el Ferrocarril Trasandino Nacional; Decreto que, considerado en sentido mercantil, tenía las apariencias de visionario, porque en realidad la Nación no contaba con capital ni con crédito para poder realizar obra tan gigantesca. Solamente tenía en nuestro abono la pureza con que se manejó la negociación, que mostraba la honorabilidad de todos los diputados, amén de la gratificación de tres millones y medio de dólares en bonos diferidos que fueron rechazados con el decoro debido.

En cambio estábamos abrumados con las perpetuas conspiraciones reaccionarias, que frecuentemente nos envolvían en la guerra civil, siendo la más ruidosa la que terminó en la batalla de "Chimborazo", que a bandera desplegada era enemiga del Ferrocarril; y como adehala de semejante época de lucha, vivíamos debiendo hasta el aire que respirábamos, para ser menos gravosos a los vencidos y facilitar la reconciliación. Mucho hay que aclarar a este respecto.

Don Archer había conseguido contratar con una poderosa

Compañía de materiales para Ferrocarril, la ejecución del nuestro; pero cuando el representante que mandaron a Quito presenció el procedimiento de los congresistas, desistieron y anularon su convenio con Harman. Este inteligente y audaz empresario no se amilanó ni un momento y continuó en su labor adelante, con el firme propósito de llevar el tren a Quito y así lo cumplió salvando terribles contrariedades. Hubo momentos que su principal capital consistió en el desinteresado apoyo que decididamente le prestaba el exhausto Gobierno ecuatoriano.

Escribiendo sin ver los documentos pertinentes, no puedo precisar muchos puntos esenciales que me sirvan de base de comparación. El Ferrocarril nuestro se contrató en 12 millones 282 000 dólares, que deben ser amortizados con productos del mismo Ferrocarril. Nuestra vía férrea mide 290 millas desde Durán a Quito. En su construcción se emplearon 12 años escasos.

Entiendo que el Ferrocarril del Oroya mide 148 millas escabrosas como el nuestro, y que su construcción costó más de 40 millones de pesos oro, invertidos paulatinamente en más de 30 años de trabajo.

El Ferrocarril de Costa Rica, del Puerto Limón a Alhajuela, mide unas 120 millas, costó más de 4 millones de libras esterlinas siendo la altura de su Cordillera como la mitad de la nuestra.

Solicitando el valor de los Ferrocarriles de Valparaíso a Santiago; de Mollendo a Puno; de Veracruz a Méjico, y otros similares en América, podríamos establecer comparaciones concluyentes en nuestro favor.

Palpando ya el señor Harman los aciagos efectos de las travesuras de los congresistas y confiando firmemente en la buena fe de mi Gobierno, resolvió cambiar de escenario y se trasladó a Londres. Allí se encontró con Sir James Sivewright, archimillonario filántropo que daba protección a toda empresa honrada que se le presentara, por lejano que fuera el lugar donde se realizara. Cerciorado el filántropo inglés, de los antecedentes y pureza que había mediado en la negociación, tomó parte como accionista de nuestro Ferrocarril y este apoyo entrañó la realización de nuestra obra redentora, base eficaz del desarrollo industrial de algunas provincias andinas del Ecuador.

Los gobiernos de García Moreno, Borrero, Veintemilla y Caamaño habían construido como 60 millas de la línea férrea, vía angosta, es decir, 36 pulgadas de ancho, desde Durán a Chimbo, de donde tenía que seguir a Sibambe, como la ruta más asequible para trepar la Cordillera andina. Lo construido comprendía la parte plana del camino.

El empresario Harman inició los nuevos trabajos con mucho vigor. Estaban ya enrieladas seis millas y listas número mayor de millas para recibir los rieles, cuando un derrumbe espantoso cubrió con grueso espesor de tierra la mayor parte de cuanto se había trabajado. Sucedió que en ese año no hubo estación seca y que las lluvias torrenciales se prolongaron ocasionando el desastre indicado.

En años anteriores había sucedido igual percance en los trabajos que iniciaron el presidente García Moreno y el empresario Kelly, que terminaron con derrumbes de tierra; pero los trabajos fueron entonces en la parte más baja del trayecto; mientras que los trabajos de Harman fueron en latitud más alta, para ponerse a cubierto de los percances sucedidos a don Gabriel y a Kelly; pero parecía que hasta la naturaleza se oponía al avance de la locomotora a la cuna de los Shirys y que se había aliado con los terroristas para darle golpe mortal al Ferrocarril.

Don Archer llegó desalentado a Quito, y cuando me relacionó la magnitud del desastre acaecido, también quedé anonadado, y cuando me preguntó, ¿ahora qué hacemos?, le contesté: primero tomemos un trago de whiskey para espantar al diablo y después veremos qué se hace. Ambos quedamos reanimados, y como mi interlocutor era hombre de empresa, convinimos en buscar una nueva vía. La Compañía tenía un magnífico ingeniero, de apellido Davis, que ganaba 14 000 dólares de sueldo anual (sueldo mayor que el del Presidente del Ecuador), y lo escogimos para la nueva exploración, utilizando los diversos datos adquiridos antes por los prácticos montañeros, en definitiva aceptamos la del río Chanchán con el inconveniente de exigir más gradiente y ser muy escabrosa, pero más corta que la ruta de Sibambe abandonada por necesidad. El ingeniero Davis adquirió en el desempeño de su comisión, una insolación terrible que lo llevó a la tumba.

TRABAJOS DEL FERROCARRIL. Óleos de L. Graves (arriba) y J. Grijalva. Museo de la Casa de la Cultura Ecuatoriana.

Fotos: Corporación Editora Nacional

Archivo HMCE

LA ESTACIÓN DE DURÁN EN 1892 . Una de las primeras en construirse y que permitió unir la Costa con la Sierra.

Felizmente quedó un buen auxiliar en el mayor John A. Harman, ingeniero, hermano de don Archer, que se desempeñó perfectamente y que más tarde también fue víctima de la maligna fiebre.

Los trabajos volvieron a iniciarse con mucho empeño partiendo desde Bucay (Elizalde) en dirección a Huigra y Alausí. La Compañía Empresarial hizo venir más de 4 000 peones de Jamaica, que prestaron en oportunidad buen concurso, porque los jornaleros nacionales escaseaban.

Repentinamente se me presentó el señor Harman en Quito, con la novedad de que toda la cuadrilla de peones que trabajaban en abrir la trocha, habían caído enfermos con fiebre. Observaron que a la altura de unos 700 pies sobre el nivel del mar, había muchos árboles pequeños que producían insectos coloraditos muy diminutos, que al caer sobre cualquier persona le ocasionaba dolor de cabeza, que degeneraba en fiebre. Mucho nos alarmó esa novedad. Acordamos guardar reserva del obstáculo inesperado y que se contratara la destrucción de esos arbustos con una persona competente, mediante generosa gratificación, abarcando el espacio de 100 metros a cada lado del camino. Don Archer regresó volando a su campamento, ejecutó todo con la actividad y energía de costumbre, y desapareció, sin causar alboroto, ese peligro inimaginable.

Don Archer tuvo que regresar a Ultramar. Siempre que hacía compras de materiales en cantidad considerable, nos presentaban en Quito las facturas originales, lo mismo que los conocimientos de embarque. De todos esos materiales había en camino, en la época a que aludo, cantidades considerables. El reembolso que hubo que hacer a los primeros accionistas, que se retiraron espantados del proceder de los congresistas del 98, puso en conflicto a la Compañía, que también tuvo que atender al pago de los valiosos materiales adquiridos para llevar adelante los trabajos principiados de la magna obra.

Los ministros de Estado, especialmente el doctor José Peralta y don Abelardo Moncayo, mis buenos auxiliares, vivían llenos de confianza, lo mismo que yo, considerando que ya la gran obra estaba salvada y asegurada su ejecución, aunque los tenaces oposicionistas seguían asegurando en todos los tonos, que todo no era más que un pretexto para saquear al país, y que don Gabriel la había realizado con sólo 100 000 libras, a lo más. No dejaban de infundir desconfianza y alarma.

En esas circunstancias, se me presentó el Mayor Harman con un cablegrama descifrado, en el cual le decía su hermano Archer que le pidiera al Gobierno, en calidad de anticipo, tal cantidad en bonos (no recuerdo ahora la suma fija, pero pasaban de dos millones de dólares), para poder hacer frente a tales y cuales compromisos pendientes; o de lo contrario, la bancarrota de la Compañía era inevitable. Aunque la respuesta tenía el carácter de premiosa, contesté al emisario volviera por la resolución definitiva. Entonces llamé a los señores ministros Peralta y Moncayo, y al leer el cablegrama en referencia, los dominó la misma mortificación que yo había sentido. Entramos en conferencia que importaría se conociera en sus menores detalles, pero que no lo hago hoy por no alargar

demasiado esta carta. Pues bien, los señores ministros, con mucho juicio, apelaron a todos los razonamientos y peligros que presentaba el préstamo para negarse rotundamente. Observéles que con la negativa se venía abajo el proyectado Ferrocarril, y que eso equivalía a la caída del Partido Liberal y al consiguiente triunfo de los terroristas. Más bien estaban resueltos a expatriarse voluntariamente del país que a sufrir los peligros que presentaba el préstamo. Felizmente el patriotismo es una fuente ilimitada para los sedientos de esa enfermedad. Les observé que los materiales habían principado a llegar y que llegaría lo restante anunciado; que al quebrar la Compañía, como se presumía, yo me comprometía a dejar la Presidencia de la República en manos del Vicepresidente, para irme a dirigir personalmente los trabajos de la vía férrea y que ayudado por ingenieros competentes, si no traía el tren hasta Guamote, por lo menos alcanzaría a dejarlo en Alausí. Los ministros interlocutores tenían plena confianza en el cumplimiento de mis resoluciones. Aceptaron con aplauso mi combinación y facilitaron con regocijo en temido préstamo, que me parece pasó luego de cuatro millones en total, y que después de la terminación de mi período constitucional, nos puso en peligro de ir a parar al Panóptico, como lo demostraré a su tiempo. En medio de la gritería que levantaron nuestros enemigos, vivíamos tranquilos, porque podíamos comprobar de manera exacta, con las facturas a la vista, cómo se había invertido el supuesto desfalco, que había salvado la Obra del Ferrocarril; la falta consistía en el pago anticipado del valor entregado, lo cual envolvía responsabilidad para nosotros al ser juzgados por la mala fe, mientras que ese proceder salvó a los accionistas de la pérdida de sus aportes, y al Gobierno de los trastornos consiguientes.

Cada vez que se me ofrecía hacer viaje a Guayaquil, me venía por el lado de Alausí, recorriendo la línea señalada para la vía férrea, y quedaba espantado al ver esos precipicios que eran intransitables hasta para las cabras, y a veces me asaltaba la idea de su impracticabilidad si no se hacía mayor gasto de millones de dólares. Cerraba los ojos y confiaba en mi buena estrella.

Me propuse acumular recursos para atender al servicio de los bonos respectivos, desembolso que entonces era reducido. Sin embargo de las necesidades terribles exigidas por la situación de guerra interna que atravesábamos, remitíamos a Londres esos fondos. Recuerdo que cuando me separé del Gobierno en 1901, quedaron depositados en poder del Fideicomisario, algo como 150 mil libras, depósito que les dio valor extraordinario a los Bonos ferrocarrileros y que moralmente sirvió de mucho.

Teníamos en contra el desprestigio de los bonos de la llamada *Deuda Inglesa*, provenientes de la época de la Independencia. Aquello fue un abuso de los primitivos prestamistas, aunque algunos de ellos aparentemente justificados por el hecho de dar crédito a los patriotas de la Guerra Magna, lo que en apariencia equivalía a arrojar el oro sellado al fondo del mar; de tal manera era el peligro que se corría al cruzar el océano hasta llegar a tierra firme. En muchos casos sucedió que una Nación poderosa facilitó el dinero que algunos comerciantes antillanos recibían a condición de invertirlo en materiales de guerra y darlo a crédito con la seguridad de ser consumidos a favor de la Independencia de Colombia. De esta manera el Gobierno protector se ponía a cubierto del cargo de quebrantar la neutralidad; pero los intermediarios abusaron sensiblemente de su generoso proceder. En el arreglo de cuentas, aparecieron uniformes para soldados, pantalón y chaqueta de paño ordinario, al precio de 16 libras esterlinas cada terno, lo demás por el estilo. Mediaron otros abusos, efecto de la inocencia de nuestros mayores en esa clase de negociaciones. En el definitivo reconocimiento de esos créditos, la víctima venía a ser la generación presente; y conociendo los antecedentes que en variadas formas habían ocurrido, especialmente la falta de colonización pactada en el arreglo conocido con el nombre de Icaza Mocatta, que doraba la píldora, porque en verdad al cumplirse habría iniciado la prosperidad del país, en vez de producirnos el conflicto de 1858 con el Perú, que tanto daño causó al Ecuador. Tuve que aplicarle a ese nudo gordiano, un golpe supremo: decreté la suspensión de esa deuda, contrariando mis propios deseos, porque me hacía mucho daño personal ese proceder; pero en cambio cumplí con mi deber.

Acreedor muy diferente fue el Presidente *africano* de Haití, protector de Bolívar. Cuando don Simón le preguntó de qué manera le pagaría el cargamento de materiales de guerra que le daba, le contestó el noble Pétion: "Me paga usted dándoles libertad a los esclavos", y así lo cumplió con la subsiguiente derrota de los realistas en Venezuela, Cundinamarca, Quito y en el Virreinato de Lima.

La Compañía del Ferrocarril necesitaba que los Bonos del Ferrocarril que les dábamos en pago de los trabajos que se realizaban en la vía férrea, fueran cotizados en la Bolsa de Londres, y para conseguir esto era necesario la extinción de los bonos de la llamada *Deuda Inglesa;* lo que considerándolo conveniente a la salvación del crédito nacional, de acuerdo con mis colaboradores principales, acepté las condiciones que me dirigió el señor Harman, al tipo de 35 por ciento, parte al contado y parte en una emisión de bonos, llamados Bonos *Cóndores,* moneda de oro ecuatoriano, equivalente a una libra esterlina. El señor Harman consiguió comprar gradualmente una parte de los llamados bonos de la Deuda Inglesa a tipo muy bajo; pero cuando en la Bolsa advirtieron que había compradores de ellos, principiaron a subir su precio, y Don Archer optó por entenderse directamente con los Bondholders y los contrató al 35 por ciento con excepción de unas 100 000 libras en bonos que conservaba particularmente un socio de la firma de Rubert Lubbeck y Compañía, que don Archer se encontró compelido a comprar al 45 por ciento, para conseguir recoger toda la emisión circulante entonces. Los terroristas clamaron contra ese arreglo, y más tarde intrigaron y consiguieron se enviara a Londres a don Lizardo García, con el carácter de Comisionado Fiscal, para

que pesquisara los fraudes que firmemente creían, a puño cerrado, habían ocurrido, y poder acabar así con mi pobre personalidad política. La operación fue tan clara y sencilla, que con facilidad pudo el señor Comisionado Fiscal cerciorarse del proceder correcto en todo ese negociado. A los esfuerzos del señor Harman, procurando la mejor cotización en la Bolsa de Londres, de los Bonos ferrocarrileros, se debió a la extinción de la llamada *Deuda Inglesa,* deuda que después de la consumación de nuestra Independencia causó muchísimos males al Ecuador.

El general Castilla, presidente del Perú, dominado de nobles sentimientos de americanismo impugnó la concesión de terrenos baldíos en el Oriente, que el Gobierno del Ecuador había celebrado con nuestros acreedores de Ultramar y que debían colonizar los ingleses, considerando salvar así la autonomía de las Naciones de América del Sur; pero pretextando que esos terrenos eran peruanos, porque de otro modo no podía impedir la supuesta amenazante colonización, y, además, salvándonos del peligro de volvernos ingleses.

Los oposicionistas del Gobierno en Quito también desconfiaban de la colonización inglesa, y miraban con simpatía la intervención del Perú, cuya protección aceptaron al principio, suponiendo que el bondadoso presidente Castilla hacía el reclamo de los terrenos baldíos para salvar al Ecuador de las garras de los ingleses. Sobrevino la confusión y se convirtió todo en un caos, sirviendo de pretexto el forzado arreglo de la llamada *Deuda Inglesa;* digo arreglo forzado, porque también se propalaba la especie de que en caso contrario, obligábamos a la poderosa Nación inglesa a echársenos encima para cobrarnos lo que debíamos, especie que propalaban los cobradores, abusando de nuestra debilidad. Atribuyeron a la Gran Bretaña una intención malévola que jamás abrigó contra nuestros pueblos; intención imaginaria que fue explotada periféricamente por los especuladores, como lo comprobó más tarde la repudiación de los Bonos aludidos, cuando el cumplimiento de exigencias temerarias nos obligó a anularlos. Sin la necesidad de construir el Ferrocarril Trasandino, quizás se habría puesto en evidencia la verdadera historia de los bonos antiguos, si se nos hubiera exigido su pago; pero fue forzoso atender de preferencia a la obra redentora del Ecuador, dejando a la vez terminado el odioso reclamo de esa Deuda, que había asumido ya apariencias de completa legalidad. Volveremos a tomar el hilo de los trabajos de nuestro Ferrocarril Trasandino.

Los trabajos en la construcción del Ferrocarril continuaron con vigor extraordinario. El trayecto de Durán a Chimbo, que era de vía angosta, se ensanchó a 42 pulgadas y así continuó desde Bucay hasta Quito. El renombrado ingeniero Coronel Shunk, que había sido Presidente de la Comisión de Ingenieros Americanos que había estudiado el trazo para el grandioso Ferrocarril intercontinental, proyectado por el Gobierno de Washington, fue contratado por la Compañía para rectificar el trazo que debía servir de lecho a nuestra línea férrea, y en esa labor pude verlo varias veces en mis frecuentes viajes a la Costa.

Los materiales anunciados llegaron y continuaron llegando en abundancia: ya no había lugar a desconfianza, en apariencia al menos. La plaga de las variolosa, muy aficionada a la raza indígena y a los africanos, de los que tenían algunos miles de braceros, se introdujo varias veces a los campamentos; pero fue repelida rápidamente adoptando medidas sanitarias eficaces.

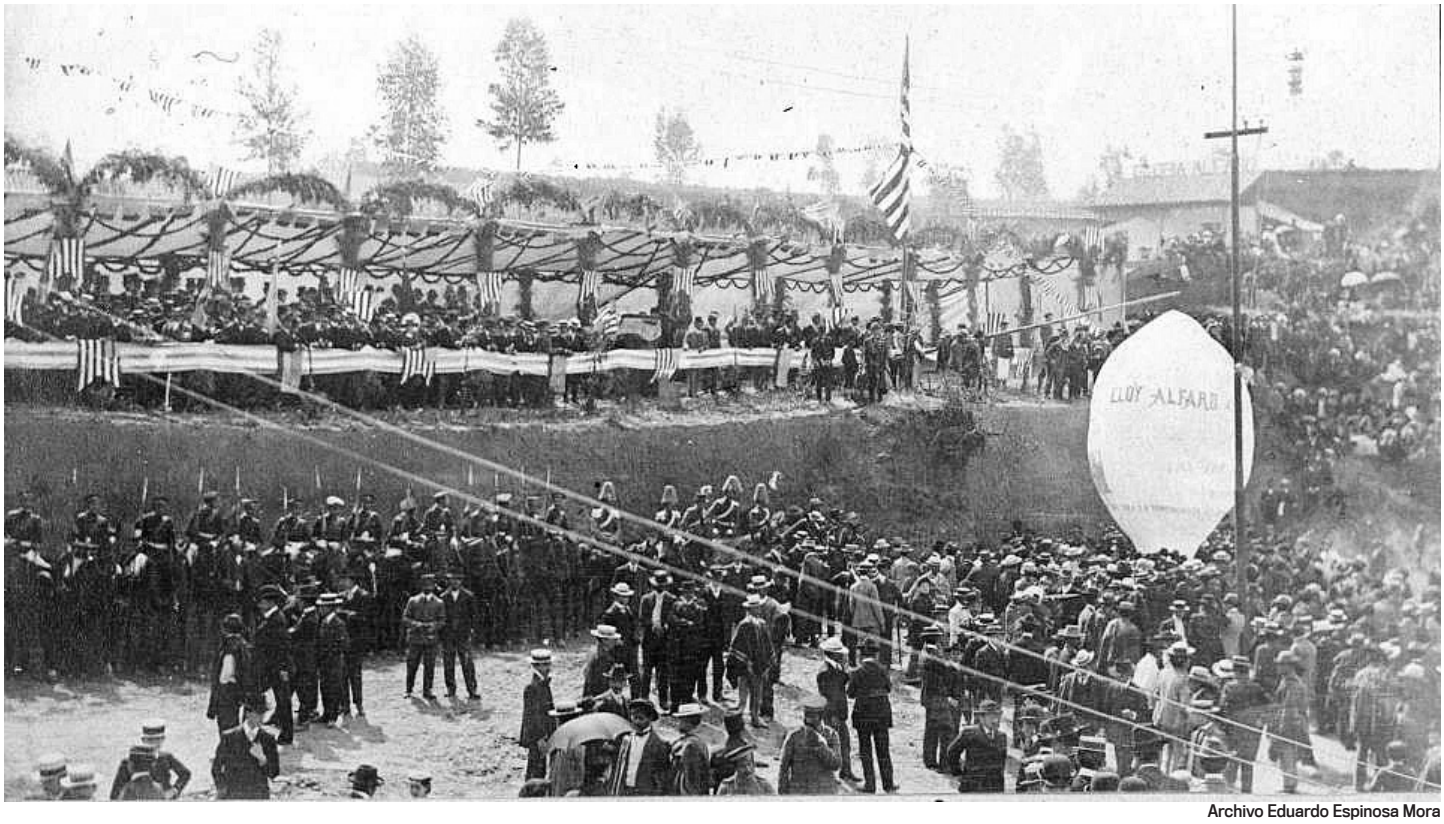
En agosto de 1901 terminó mi Administración, y contento me separé del ejercicio de la abrumadora Presidencia. Como de costumbre, me vine a Guayaquil recorriendo los campamentos y lugares de trabajo. Cada campamento era una aldea donde abundaban materiales y elementos de subsistencia, y régimen de sanidad y de moralidad. Prevalecía completo orden y organización magnífica en todo sentido.

Con mi familia fijé mi residencia en Guayaquil, como un grato homenaje al valeroso Pueblo que el 9 de Octubre, 6 de Marzo y 5 de Junio, llevó a cabo la Independencia y regeneración política y social de la Patria amada, a la vez que procuraba garantías para mi personalidad. Por igual consideración estaría actualmente viviendo en Guayaquil; pero los sentimientos de patriotismo que en la Capital de la República me obligaron a permanecer en quietud, me obligaron también a expatriarme. Salvado milagrosamente de la sorpresa que produjeron los acontecimientos del día 11, con sólo guardar silencio habría recobrado enseguida el ejercicio de la Presidencia en Quito; pero los revoltosos habrían abandonado la ciudad, y mirando por su propia defensa, se habrían retirado a los páramos, donde tenía que prolongarse la guerra civil, que habría arruinado completamente al país , y así debilitado, puéstonos a merced de cualquier invasión, que impulsada por el interés de consumar la descuartización inicua del Territorio Nacional, se había lanzado contra el Ecuador.

Ante semejante perspectiva, mi deber era prescindir en lo absoluto de mi venganza personal y procurar la unificación del elemento liberal en el Poder, con la certidumbre de que al verificarse la codiciosa invasión suriana, sería victoriosamente rechazada. Al quedarme en Guayaquil, juzgaba que al presentárseme el pueblo pidiéndome que se repitiera otro Gatazo, tenía que darle gusto, y la manera de evitar ese compromiso era alejarme, bajando silenciosamente el río, con la resolución de que al sobrevenir cualquier conflicto internacional y necesitar la Patria de mis servicios, al instante volar a su llamada para conducir a mis compatriotas al combate y a la victoria.

Encontrábame, pues, en la época a que me refiero, avecinado en Guayaquil, cuando se me presentó el mayor Harman a manifestarme confidencialmente que ya se había gastado en los trabajos del Ferrocarril, todo lo presupuestado hasta Guamote.

No me causó sorpresa la confidencia, porque en más de 20 millas, enrieladas unas y listas para recibir durmientes las otras, destruidas en los espantosos derrumbes ocurridos entre Chimbo y Sibambe, la Compañía había sufrido pérdi-



Archivo Eduardo Espinosa Mora

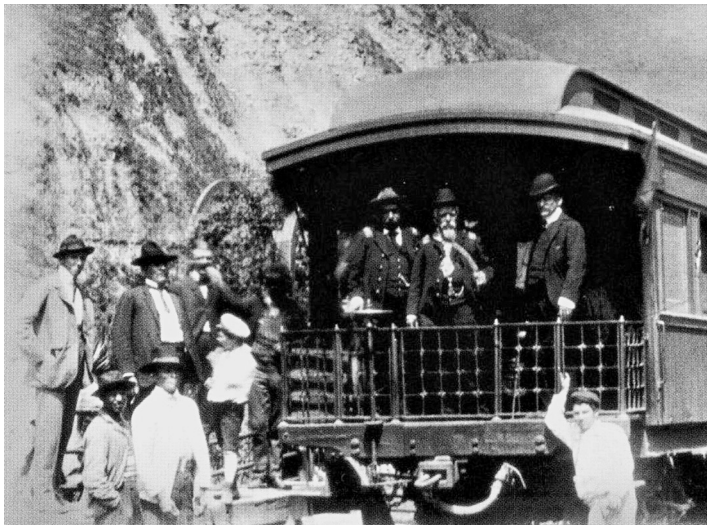
INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL EN CHIMBACALLE, 1908. Nótese las banderas estadounidenses, país de orígen de Harman.

da considerable, y el costo de cada milla por la nueva ruta del muy escabroso Chanchán, era muy superior al de la vía abandonada. No recuerdo si entonces había llegado o estaba al llegar la locomotora a Alausí.

No quedaba otra medida de salvación, decíame el mayor Harman, que el auxilio extraordinario del archimillonario Sivewright, y que estaban seguros de conseguir ese concurso monetario, si yo le dirigía el cablegrama que en borrador me presentó, explicando extensamente la situación. El mensaje me pareció demasiado extenso, con explicaciones técnicas escritas en un pliego, y lo rehusé. Convine en dirigir a dicho don James un cablegrama netamente mío, lacónico y escrito a mi manera. Este cablegrama se encaminó sin demora y se ha publicado después, pero sin la explicación de los antecedentes premiosos que lo motivaron, ha pasado desapercibido. Más o menos decía en mi lacónico mensaje cablegráfico, que la necesidad de salvar el capital invertido obligaba a los accionistas a proteger a la Empresa hasta alcanzar la llegada del tren a Guamote, con cuya operación quedaba asegurado el tráfico en la parte más difícil del camino, y que de esa manera se aseguraba un considerable rendimiento, teniendo por base un buen servicio de utilidad pública. El señor Sivewright me contestó al instante, que seguiría apoyando los trabajos de la obra del Ferrocarril hasta llegar a Quito, y así lo cumplió en todo lo que le fue pedido razonablemente por los accionistas directores.

En homenaje a los importantes servicios prestados por Sir James Sivewright, en la obra ímproba del Ferrocarril Trasandino del Ecuador, fue que figuró su fotografía en la colección de estampillas que se emitieron oficialmente para conmemorar el portentoso arribo del tren a la cuna de los Shyris. Pero no anticipemos los acontecimientos. Me parece que en septiembre de 1902 alcanzó a llegar el tren a la villa de Alausí. Algunos días después de la inauguración, por invitación del Presidente de la Compañía, fui con mi familia y muchas personas amigas, a visitar la magna obra terminada hasta Alausí. Quedamos encantados del escabroso trayecto recorrido desde Elizalde (Bucay) en adelante. Mediante infinidad de puentes, chicos y grandes, y tres túneles pequeños con gradiente máxima hasta de seis por ciento en determinado lugar, se pudo conseguir la formación del lecho para los durmientes y consiguiente ascenso a la Cordillera de los Andes en la parte más difícil para la vía férrea. Hubo que atropellar el escabroso cerro conocido con el nombre de la Nariz del Diablo, para abrirle paso a la locomotora. Ese pequeño obstáculo pudo dominarlo la Empresa con el gasto de un millón de sucres.

Poco tiempo después volvió a invitarme el señor Harman, fuera a inspeccionar los trabajos en el paso de la quebrada de Shucos. En efecto fui, y salimos de Alausí en convoy compuesto de la locomotora y un carro. Hicimos alto al llegar al sitio de los trabajos, y salimos del carro y seguimos a la orilla, desde donde con la vista se dominaba la profunda quebrada de Shucos y el puente que se trabajaba para cruzarlo, cuyo piso tendrá como una cuadra de extensión. Su costo fue mayor que lo gastado en el paso de la Nariz del Diablo. Pasaría media hora en esa inspección turista, cuando al regresar en-



Archivo HMCE

EL FERROCARRIL EN AMBATO. Eloy Alfaro y su comitiva cuando el tren llegó a Ambato en noviembre de 1906.

contramos a la locomotora con una de sus ruedas descarriladas por un hundimiento pequeño del terreno. Se supone que ese espacio debió ser en tiempo inmemorial el cráter de un volcán; pues, todo ese terreno se hunde en pequeñas secciones con frecuencia. Volví a mi domicilio de Guayaquil algo alarmado con la continuación de los obstáculos inesperados.

Los trabajos continuaron adelante con actividad, y enseguida el tren llegó a Guamote. No recuerdo con precisión si ese grato acontecimiento ocurrió en 1903. Las pasiones políticas se habían calmado y pude concurrir a su inauguración, con la trivial novedad de que pudiendo llegar el tren en la tarde, de día, lo hicieron llegar en la noche para evitar que el pueblo me hiciera una demostración entusiasta. Tuvieron la atención oficial de señalar el 25 de junio, día de mi natalicio, para hacer la fiesta de la inauguración. Allí tuve el placer de ver a muchos amigos, que pasaron de paseo a Guayaquil. Alguno de ellos visitaban por primera vez a la invicta ciudad, cuna de Olmedo y de Rocafuerte, más regocijados y orgullosos que si vinieran de explorar el Polo Ártico.

Los trabajos prosiguieron bien y con ligera variación en el lecho que recibió los rieles entre Guamote y Riobamba; pues, en el plano original se prescindía casi en lo absoluto de ocupar en parte la carretera que servía de tráfico al público. Alcanzó a llegar el tren a Riobamba, pero no recuerdo con certeza si este gratísimo acontecimiento se verificó en 1904 o en 1905.

La Compañía solicitó a la Municipalidad de la citada ciudad, le señalara sitio para establecer la estación y, por indicación de uno de los señores concejales más influyentes, señalaron un solar situado a algunas cuadras fuera de la población. Anoto este incidente porque más tarde fue motivo de serios disgustos para el Gobierno, y con dificultad se consiguió que la Compañía llevara la estación del Ferrocarril adentro de la ciudad, como se encuentra actualmente.

El Congreso de 1905 tuvo a bien legislar sobre Codificación de las leyes militares y nombró una Comisión compuesta de los generales Sarasti, Nicanor Arellano y el suscrito. En oportunidad me trasladé a Quito para dar cumplimiento al mandato legislativo. En lo que menos pensaba era en tomar parte en ningún trastorno político; pues sólo el pensarlo me causaba disgusto. Mis correligionarios connotados me patentizaban el peligro que corría el Partido Liberal Radical de sucumbir, envuelto por una política descolorida, mercantil, y les contestaba con una negativa redonda. Para ponernos a cubierto de eventualidades adversas, observé la necesidad de tomar parte en la elección de senadores y diputados en perspectiva, y cuando observé que teníamos que luchar contra *corriente y marea,* como dicen los marinos, al tener que navegar contra obstáculos insuperables, comprendí lo grave de la perspectiva.

Ya veía a los espías que rondaban mi casa de habitación para conocer a las personas que suponían que yo llamaba para catequizarlas. Los señores que componían el Gobierno creían de buena fe que yo era un cadáver político, y en esta creencia consideraban les era permitido tratárseme de la manera más desairada posible. Bastará observar por ahora, que yo había llevado a mi hijo Olmedo, que había estudiado con provecho en las Escuelas Militares de West Point y Saint Cyr, con el objeto de utilizar sus conocimientos militares en la comisión legislativa en lo que a mí correspondía hacer, y se me pusieron obstáculos que me dieron la medida de lo que yo tenía que esperar.

Además de los *cargos* políticos, tenía en perspectiva la cárcel con toda apariencia de justicia, por los millones que anticipadamente había ordenado se le entregaran a la Compañía del Ferrocarril, sin lugar a defensa ante la desaforada perversión de mis enemigos.

Cuando tuve conocimiento de que en la alta esfera oficial se había tratado de la conveniencia de apresarme y de reducirme al Panóptico ya no me quedó otro recurso que procurar el inmediato cambio del personal gubernativo.

En una de tantas visitas de los principales correligionarios Liberales–Radicales, trátose de la situación, y en definitiva resolvimos apelar a las armas, para poner a cubierto de cualquier trapisonda política los principios liberales proclamados en la popular transformación de 1895, y al mismo tiempo darnos garantía personal.

Recomendé a dicha Junta designara al ciudadano que debíamos reconocer como caudillo, anticipándoles que de mi parte prestaría con gusto mis servicios únicamente como militar. La Junta se fijó en mi persona y, como no había tiempo que perder, acepté el patriótico encargo.

Inmediatamente dicté todas las órdenes necesarias para en el caso de que yo fuera apresado, estallara en el acto la revolución en la misma capital.

Para llevar a feliz término el patriótico problema resuelto por la Junta, contábamos únicamente con el prestigio que nos daba en la mayoría de la opinión pública, la nobilísima doctrina Liberal–Radical, conocida ya prácticamente por el pueblo ecuatoriano.

Al principio tuvimos que soportar las contrariedades consi-

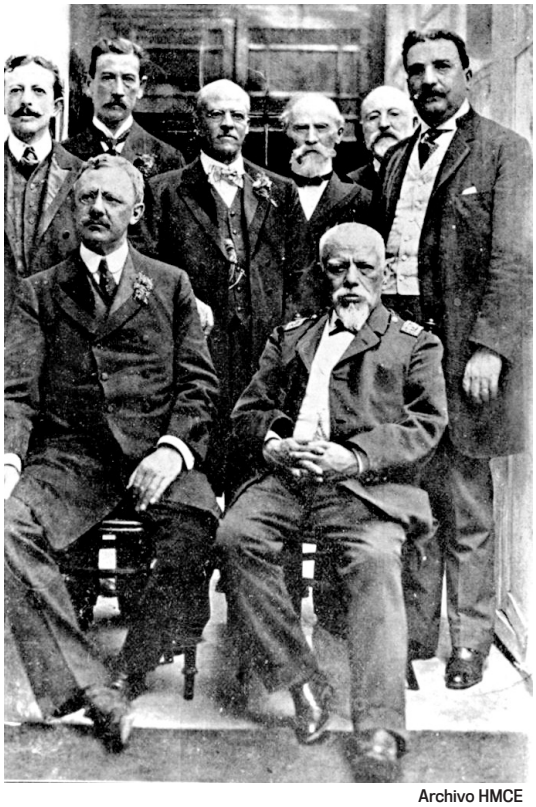
guientes, que por la intriga de un alma de Judas, revistieron más gravedad de lo imaginable.

Emprendí viaje de regreso a Guayaquil. En Riobamba me puse de acuerdo con los amigos principales. A dicha ciudad llegaban con regularidad los trenes desde la estación de Durán. Los trabajos en la vía férrea en construcción continuaban lentamente, y se desconfiaba de oír pronto el silbato de la locomotora saludando la cuna del esclarecido Juan Montalvo.

Proseguí ya mi viaje en tren expreso, gracias a la fina atención de los empleados del Ferrocarril; pero en la base de la Nariz del Diablo me encontré con un carro descarrilado intencionalmente, lo cual me obligó a seguir en carro de mano hasta Huigra y me hizo demorar el tiempo respectivo, lo que nada me significaba con tal de llegar al día siguiente en la tarde. Pero para desbaratar la demostración popular que las autoridades suponían me haría el pueblo guayaquileño, determinaron que mi arribo fuera tarde de la noche, como sucedió, pero con la novedad de que millares de ciudadanos me esperaron en el Malecón y me acompañaron contentos desde el muelle hasta mi casa de habitación. Indudablemente el celoso pueblo del 5 de Junio, desconfiaba también sobre la estabilidad de sus heroicos esfuerzos en 1895.

Insensiblemente, el trastorno para mis proyectos había sido completo en la cuna de Olmedo. Se veía en transparencia que la intriga de una persona experta en política hacía informar más de lo más esencial al Gobierno. Ya veremos el nombre y apellido de ese ambicioso de baja estofa.

No cabía prórroga. Se había acordado que al amanecer el día 1 de enero, tuvieran lugar los pronunciamientos. Se trataba por lo menos de la salvación personal de mis correligionarios comprometidos, y ya no me era posible ni vacilar.



Archivo HMCE

ALFARO Y ARCHER HARMAN . El Gral. Hipólito Moncayo, atrás de Alfaro, miembro de su gabinete.

Sin embargo de encontrarse mi casa permanentemente vigilada, me resolví a salir de ella en la noche del 31 de diciembre de 1905, y lo conseguí con toda felicidad. Necesitaba encontrarme en campo libre para poder concurrir al lugar donde me llamaran los acontecimientos.

Mediante rápida travesía por la montaña, guiado por el intrépido coronel Montero, antiguo guerrillero conocedor de esos lugares, estaba al día siguiente a corta distancia de la estación de Barraganetal. Únicamente pude adquirir la noticia de que los patriotas de Riobamba se habían pronunciado el día 1 de enero, de conformidad con lo acordado.

Los empleados del Ferrocarril creo que todos tenían simpatía personal en mi favor, pero en cumplimiento de su deber, guardaron estricta neutralidad, de manera que me fue imposible incorporarme al instante a mis bizarros camaradas pronunciados en Riobamba, teniendo la confianza de que mi presencia allí, en esos momentos, produciría el inmediato pronunciamiento de toda la República, pues amigos y enemigos ignoraban mi paradero en la montaña, incidente que explotaban a su amaño los gobiernistas.

Como era natural, el Gobierno se apropió del tráfico de los trenes y con mucha actividad movilizó tropas de Guayaquil, que pusieron en jaque a Riobamba.

En la necesidad de ponerme en contacto con mis correligionarios, resolví encaminarme al centro de la República, y por camino montañero me dirigí a la provincia de Bolívar. En el tránsito tuve conocimiento del desastre de Yahuarcocha, noticia propalada por los señores curas de aldea, con la añadidura de que los pronunciados de Riobamba andaban dispersos.

Felizmente, Guaranda se había pronunciado también el 1 de enero, grato acontecimiento que facilitó la realización de mi itinerario. Excúsome detalles que me será satisfactorio relacionar más adelante, en homenaje a mis bizarros compañeros. Únicamente diré ahora que el 12 de enero me incorporé a mis valerosos camaradas que me esperaron en Latacunga y que cinco días después descansábamos tranquilamente en Quito, en donde también se me incorporó en breve el general Nicanor Arellano, a la cabeza de los batallones de voluntarios que comandaba. Al darme cuenta de la manera como había cumplido su comisión en el norte, me manifestó la mortificación que había sufrido al escuchar al doctor Manuel Benigno Cueva, en sentido enteramente contrario a lo que habíamos resuelto en la Junta. Dicho doctor Cueva era uno de los pocos coopartidarios de confianza que habían compuesto el escaso número de los amigos que formaron la referida Junta, y estaba, por consiguiente, impuesto de todo lo que se resolvía y hacía. Don Nicanor era la honradez y lealtad en pasta, sencillez de carácter extraordinaria, y todavía expresaba su espanto al oír la insistencia del Doctor Cueva, para persuadirlo que dejara sin cumplir la comisión que yo le había señalado en las provincias del norte, de acuerdo con lo resuelto en la Junta, de la cual era miembro también don Nicanor. “El general Alfaro es un cadáver político; no se sacrifique inútilmente”, llegó a decirle el doctor Cueva al general Arellano. Al informarme

de semejante incidente, mi sorpresa fue también extraordinaria. En cumplimiento de mi deber, los señores ministros de Estado fueron informados del particular por el mismo don Nicanor, quien autorizó se hiciera el uso que consideraran conveniente de todo lo que relacionaba. Así pude conocer quién era el alma de Judas que nos puso en inminente peligro de sucumbir.

Al haberse cumplido el pronóstico del ex Vicepresidente de la República, aún estaríamos esperando la llegada de la locomotora a Quito.

La Convención Nacional que en 1906 funcionaba en la Capital, exigió cambiara el personal del Ministerio, y en esa época ejercía el general Arellano el cargo de Ministro de Guerra y Marina. Mirando por la conciliación entre los coopartidarios, de acuerdo con los ministros censurados, hube de acceder a la expresión de los Legisladores constituyentes. Desde entonces principiaron los intrigantes a minar el carácter sencillo de don Nicanor, hasta que con el transcurso del tiempo, consiguieron convertirlo en enemigo del Gobierno, en cuya labor sospecho tuvo parte principal el doctor Cueva.

Como hombre rastrero o felón, es una notabilidad ese doctor Manuel Benigno Cueva. Como Diputado concurrió a la Convención Nacional que en 1896 se instaló en Guayaquil. Era persona de una conducta privada intachable, trabajador, estudioso y de carácter conciliador. Lo consideré adecuado para Vicepresidente de la República y le ofrecí ese puesto. Me contestó que no podía desempeñar ese alto cargo de dignidad, y lo rehusaba porque era deudor de tantos miles de sucres, cuya cantidad no recuerdo ahora, pero que la mandé entregar y se obvió el obstáculo. El agraciado tuvo su polémica con algunos de sus coterráneos que trataron de desacreditarlo, tanto por la prensa como por medio de un abogado respetable de Guayaquil. En obsequio a la verdad declararé que en el desempeño de la Vicepresidencia se comportó relativamente con honradez, aunque en algunas ocasiones con timidez ante el peligro. Con el transcurso del tiempo, llegó la época de elegir el Presidente que debía de sucederme en ese cargo, y francamente me propuso lo apoyara en esa elección, a lo cual me negué rotundamente, porque la Constitución lo inhabilitaba para ese cargo en tal período, lo mismo que a mí. Desde esa época, silenciosamente se alejó de mi lado. Cuando para la *Codificadora* regresé a Quito y vino a verme, me figuré que lo hacía por patriotismo ante el peligro que amenazaba a los Liberales, y con esa apariencia consiguió desorientarme. Tiene su circulito, y en agradecimiento a los notorios servicios que le he prodigado, me ha causado sigilosamente todo el daño que ha estado a su alcance hacerme.

Clausurada la Asamblea Nacional de 1907, tuvo la Policía conocimiento de que don Manuel Benigno era uno de los conspiradores de trastienda, y se resolvió su destierro, de cuyo castigo se salvó presentándose y haciéndome la promesa de guardar absoluta neutralidad. En lugar de mandarlo inmediatamente al patíbulo, con lo cual habría consumado un acto de estricta justicia, confié en su palabra y cometí el crimen de dejarlo libremente en su casa. A renglón seguido se fraguó una seria conspiración, que al haber tenido feliz resultado, habría dado al traste con los trabajos de la vía férrea en las provincias de León y de Tungurahua, o retardarlos por mucho tiempo al menos. El manipulador de esos planes fue el doctor Cueva, valiéndose de otras personas que en cierto modo le pertenecían, pero que procediendo judicialmente, lo dejaban a salvo de responsabilidad.

Entraron en acción los conspiradores, y descubiertos los cabecillas ostensibles de la rebelión, cayeron prisioneros algunos y fueron a parar al Panóptico, mientras que otros ganaron la frontera para esquivar el rigor de la Ley. Constantemente se me presentaban dificultades indirectas en esas conspiraciones, que habrían dado al traste con la obra del Ferrocarril

TREN EN LA ESTACIÓN DE DURÁN, Ca. 1910.

Archivo Histórico del Guayas

Trasandino, y que felizmente desvanecimos.

De los nuestros, no faltaba uno que otro *cangrejo* que desconfiara hasta de sí mismo. Por mi parte no hubo jamás el interés del soborno, que podría enderezar a cualquier torcido o tímido. Advertiré que siempre les he tenido miedo a los flojos, porque por timidez, ante el peligro, cometen cualquier bajeza, sin el menor escrúpulo. Sobre este particular podré escribir prodigios a su debido tiempo. Anticiparé que he tenido a mi lado numerosos patriotas con cuya cooperación, he podido darle patria redimida a los esclavos.

Volveré a tomar el hilo del trabajo material de la vía férrea, con el mayor laconismo posible.

Los accionistas muy contentos con el cambio del personal del Gobierno, y nosotros ofreciéndoles cariñosamente hasta el cielo con la mano, con tal de que pronto llevaran el tren a Quito. En cambio, los verdaderos enemigos del Ferrocarril, procurando hacernos volar hasta con bombas de dinamita. En lo económico, la situación de la Compañía era muy crítica. Desacreditados sus bonos, que cotizaban al 40% sin compradores.

En el antiguo plano de la línea férrea, estaba señalado que un ramal debía hacer la conexión con Ambato, pero definitivamente se consiguió que el tren cruzara la ciudad.

Recomendamos encarecidamente emplear el máximo de actividad en los trabajos, y salvadas las dificultades que presentó la quebrada conocida con el nombre de *Oreja del Diablo*, entró la locomotora a la cuna del egregio Juan Montalvo y se inauguró alegremente la Estación. Los empresarios, haciendo prodigios de inteligencia y de economía, alcanzaron a llevar el tren a los suburbios de San Miguel.

Si mal no recuerdo, gran parte de los pagos que habíamos anticipado a la Compañía en momentos de suprema necesidad correspondía al trayecto de la vía férrea en la provincia de León; había que darle inversión legal a ese préstamo y cancelarlo. No podíamos repetir la misma operación anterior sin agravar nuestra responsabilidad; y sin el respectivo auxilio, la vía férrea no podía adelantar una milla más puesto que los bonos correspondientes a este trayecto, los habíamos entregado en pago anticipado y su valor encontrábase invertido en la parte construida ya.

En presencia de situación tan angustiosa, resolví que se le ayudara con dinero efectivo; pero sucedía que recursos en metálico no teníamos; que las rentas eran insuficientes para atender a los gastos en el sostenimiento de las tropas que se organizaban para poder contrarrestar a los conspiradores y mantener el orden público; en fin, atravesábamos espantosa escasez de recursos.

La situación era aún más grave de lo que vamos reseñando. Estaba informado de que la cantidad gastada en los trabajos ferroviarios realizados excedía con mucho a lo presupuestado. Comprendía que al suspenderse los trabajos, la ruina de los empresarios era obligada, y que los bonos ferrocarrileros caerían en completo desprestigio. Al finalizar esta relación, explicaré la equivocación que sufrió el señor Harman al formular su contrato ferrocarrilero; la enorme pérdida que sufrió la Compañía y la manera como fue subsanada.

No me quedó otro recurso que disponer, en calidad de préstamo, de los fondos destinados al servicio de los bonos, salvando así los cuantiosos intereses de los contratistas y los del Gobierno. La suma fue relativamente considerable, no recuerdo ahora el total, que se entregó en la prosecución de la obra magna. Resultó insuficiente este auxilio, y fue necesario agregar 600 000 sucres más, que se consiguieron en operaciones de crédito en el comercio de Guayaquil.

Después de ímproba labor, pasó el tren por los suburbios de Latacunga y llegó a Machachi. De este lugar a Tambillo, se presentaba un declive que parecía favorable, pero que al soportar el peso del tren, se hundía el lecho en algunas partes, motivado por grietas subterráneas formadas por corrientes de agua. Fue preciso reforzar el lecho de ese trayecto y los gastos presupuestados se aumentaron considerablemente. En definitiva, para llegar a los suburbios de la histórica ciudad de Quito, tuvimos que prestar 400 000 sucres más a la Compañía; y el 17 de junio de 1908, en el barrio de Chimbacalle, se colocó el último clavo de oro que fue clavado por mi hija América. La fiesta de la inauguración fue solemne. Los habitantes de la República, regocijados, se pusieron en pie para saludarla. En especial, el entusiasmo del verdadero pueblo quiteño rayó en delirio.

Don Archer Harman estuvo presente a la inauguración y las demostraciones de merecido cariño de que fue objeto, le hicieron olvidar las gratuitas ofensas que los enemigos de mi Gobierno le habían prodigado temerariamente.

Ante el beneficio que reportaba a la Patria amada, me consideré recompensado también y profundamente agradecido de mis nobles coopartidarios, especialmente de mis valerosos camaradas que, en cada uno de sus triunfos, dejaban expedito el camino para el avance de la locomotora hacia la cuna de los Shyris, y con sus toques marciales de dianas en cada triunfo que obtenían, saludaban el progreso material de la Nación.

Mi proyecto primitivo fue dejar establecida la vía férrea desde Loja a Tulcán, con cuya medida consideraba la República, relativamente, bien defendida. Igual propósito fue el que me impuso en la necesidad de llevar el tren, a todo trance, de Bucay a Quito, de cuya medida hemos principiado a recoger ya el fruto previsto. Cuando en el año anterior, tuvimos la amenaza de invasión por el lado de Tumbes, nuestras medidas de defensa las facilitó mucho nuestro Ferrocarril Trasandino. Desde Pasto y Tulcán, lugares los más distantes del probable teatro de la guerra, habían venido los voluntarios por miles, soldados todos, y desde Quito, el tren les habría facilitado su marcha rápida a la Costa y consiguiente incorporación al Cuartel General. Por documento oficial irreprochable sabemos que el Gobierno peruano movilizó más de 30 000 soldados, que escalonaron en los Departamentos del Norte hasta el puerto de Tumbes. Esa amenaza de invasión tomó tal aspecto de gravedad, que juzgué de mi deber inspeccionar personalmente el campo limítrofe y me

UNA OBRA DE GRAN ENVERGADURA. Vista panorámica de La Nariz del Diablo, 1906, en la geografía de Chimborazo.

Archivo Cecilia Estrada Solá - Guayaquil

trasladé al poblado de Santa Rosa. Los gratuitos enemigos del Ecuador tenían ya abundante material de guerra y mucha tropa acantonada en Tumbes y sus inmediaciones. Entonces dispuse la movilización de algunos batallones de Guayaquil, y horas después cruzaban entusiastas por Machala. En esos momentos llegaron, también, dos batallones de los bravos esmeraldeños, que desesperaban por tener la honra de pertenecer a la vanguardia. Los patriotas orenses clamaban por su acuartelamiento; dispuse se acuartelaran solamente tres batallones, en Santa Rosa, en Machala y en el Pasaje, sirviéndome el primero de escolta en la parroquia limítrofe. De los patriotas azuayos llegaron hasta Girón dos batallones que se desesperaban por incorporarse al Cuartel General. Vinieron volando de Quito, el Regimiento de Artillería Bolívar, y de Portoviejo el Batallón Manabí. Gracias al Ferrocarril se me habrían incorporado, sin dilación, numerosos batallones que sólo esperaban la orden de marchar. En pocos días más, habría contado en el Cuartel General, con un Ejército capaz de castigar al aleve invasor; digo aleve, porque entiendo que a título de más fuertes, pretendían adueñarse hasta de Machala, a pretexto de indemnización. Mientras tanto, el más ínfimo de los soldados que me acompañaban tenía absoluta confianza en nuestro triunfo, como que nuestra causa entraña la justicia. Paralizó el enemigo la concentración de su Ejército en Tumbes, y paralicé también la marcha del nuestro hacia la línea fronteriza; pues nosotros siempre hemos tratado con generosidad a nuestro vecino, como hermano.

Yo me regresé entonces para Quito, dejando en mi lugar al bizarro General Franco, con la recomendación de vigilar bien la línea fronteriza.

Felizmente sobrevino la mediación ofrecida por los gobiernos de Washington, Río de Janeiro y Buenos Aires, que aceptamos con agradecimiento, como acción humanitaria, y retiramos de la provincia de El Oro, los batallones que teníamos allí acantonados.

Por el interés que presentaba la cuestión internacional, inspeccioné el Ferrocarril que parte del Puerto Bolívar a Machala y al Pasaje, y lo encontré en malísimo estado todo. En el viaje nos descarrilamos varias veces, pero como el terreno es muy plano, no hubo novedad andando despacio como íbamos. Sin embargo, para el servicio militar nos era útil, y resolví su reconstrucción inmediata. Apelé al señor Harman, y conociendo el beneficio temporal que podía reportar esa mejora a la Nación, en esa época de movimientos militares, al instante principió el trabajo de su mejoramiento sin exigir ningún pago de presente, en consideración a nuestra penuria fiscal y convino en ser reembolsado con el producto del tráfico del mismo ferrocarril.

Conociendo la importancia estratégica que significaba un ramal ferroviario de Machala a Santa Rosa, estuvo a punto de realizarse; pero cuando tuve conocimiento que un senador en plena Cámara, con aplauso de los oposicionistas, había dicho, más o menos, que era falso el mal estado del Ferrocarril de Machala, y que sólo servía de pretexto para negociaciones ilícitas y poner su manejo en manos de extranjeros, presumí se presentarían mayores dificultades. Consigno este incidente antiferrocarrilero, relativamente insignificante, para dar una idea de la clase de oposición que he tenido que contrarrestar constantemente.

Se presentó en Quito el Conde de Charnacé; y cuando tuve conocimiento que este caballero contaba con el apoyo de los banqueros Rothschild, conocidos favorablemente en el mundo comercial, para la Empresa que venía a proponer al Gobierno ecuatoriano, entramos en arreglos, *ad referéndum*, sobre la construcción de un Ferrocarril que partiendo de un lugar central (no recuerdo ahora el lugar de partida), debía terminar en la orilla norte del Río Amazonas. Parte del territorio señalado para el nuevo Ferrocarril ecuatoriano, estaba ocupado abusivamente por el Gobierno peruano, lo sabía perfectamente el contratista Charnacé, y nos decía que estaba bien informado que la Justicia amparaba los derechos del Ecuador en toda su plenitud, y que no tenía la menor duda de que el Laudo sería en nuestro favor. Se convino en pagar en terrenos baldíos, en lotes alternados, a tanto la milla, el valor de la línea férrea pactada. Antes de firmarse la escritura respectiva, nos suplicó el Conde de Charnacé que suprimié-

ramos las palabras de "lotes alternados", porque le proporcionaría algún tropiezo en la formación de su Compañía en Europa, y que esa condición la dejáramos al arbitrio del Congreso, que viendo que la operación era tan benéfica para el Ecuador, lo ayudaría en la forma que fuere necesario. Siendo *ad referéndum* el Contrato, convine en la supresión de esas dos palabras, puesto que en definitiva el Congreso resolvería lo que fuere conveniente a la Nación. Sobre todo, a mí me halagaba muchísimo el auxilio indirecto, eficaz, que nos iba a proporcionar el contrato con el honorable Conde de Charnacé en la cuestión Oriente.

Pues bien; la oposición anatematizó el contrato Charnacé, y trabajó con tanta actividad, que consiguió poner al país en peor predicamento que en 1858, cuando la temida *colonización inglesa*. Los principales promotores fueron los *héroes* de Torres-Causano o Padre Solano.

La situación llegó al extremo de que si no rescindía el contrato Charnacé, sin esperar el Congreso como lo pedían los rememoradores de don Gabriel, la revolución estallaba, el país se arruinaría completamente y el único beneficiado sería el Perú.

Era perjudicial a los intereses del país la anulación del referido contrato; pero los perjuicios habrían sido mayores al estallar la guerra civil por ese motivo. En presencia de tan grave perspectiva, se acordó anular el contrato Charnacé, y administrativamente lo anulamos, aunque mortificados con la postergación del anhelado ferrocarril al Oriente. Transcurrirían muchos años antes que se vuelva a presentar la oportunidad de conseguir la celebración de otro contrato similar, que reporte tanto beneficio al Ecuador, como el de Charnacé, repudiado temerariamente en fuerza de las malas pasiones de los oposicionistas al régimen Liberal.

Habíamos pactado ya con el señor Harman la prolongación del Ferrocarril de Quito y Ibarra, cuando don Archer, espantado de la oposición que hacían a mi Gobierno, con pretexto de las obras ferroviarias especialmente, encarecióme se cancelara la Escritura sobre continuación del Ferrocarril al Norte, siquiera para no oír tanta difamación gratuita y atrozmente calumniosa, que ya volvía casi imposible el sostenimiento del orden público; me suplicó Mr. Harman, repito, que le cancelara el Contrato adicional aludido, y tuve que cancelárselo, sin someterlo al Congreso.

Archivo Eduardo Espinosa Mora

EL TREN EN BAHÍA DE CARÁQUEZ, Ca. 1930. Construido años después del arrastre de Alfaro y sus tenientes.

Preocupado por la conveniencia de procurar a mi país alguna otra producción que iguale o supere a la del cacao, cuyo cultivo actualmente constituye la riqueza principal de nuestra agricultura, venimos a informarnos que el maguey o heniquem, ramie y más similares textiles, era el ramo que debíamos proteger para fomentar su cultivo en el Ecuador, con la perspectiva de superar pronto en riqueza al cacao, y sin causarle perjuicio de competencia.

Don Archer Harman, procurando un nuevo artículo que fomentara el aumento de carga para el Ferrocarril, había mandado de Riobamba muestras de cabuya a la rústica, tal cual se produce, para su análisis en los Estados Unidos y resultó ser la fibra de superior calidad a la de Manila y Yucatán.

Vinieron de Chicago capitalistas especuladores en esa fibra, y quedaron muy entusiasmados de las facilidades que había para su cultivo, y especialmente del análisis de la cabuya de Imbabura, que resultó de calidad superior a la de las otras provincias ecuatorianas. Me manifestaron que necesitaban alguna garantía para los fuertes capitales que pensaban dedicar al negocio, tales como la de que no les impondría fuertes derechos de exportación que les causara la ruina de su negocio.

Necesitaban también procurarse transporte barato, para lo cual pensaron en establecer un tranvía movido por fuerza eléctrica desde Ibarra a Quito, y para la conducción al puerto de Guayaquil, contaban con el Ferrocarril Trasandino.

Por el deseo de abreviar el fomento de la agricultura en Manabí, con facilitarle transporte barato, especialmente al maguey o cabuya, conseguí al señor Harman, Presidente de la Guayaquil and Quito Railway Company, celebrar un contrato para que se tendiera una vía férrea que partiendo de Guayaquil, se dirigiera a uno de los puertos marítimos del cantón Jipijapa, y fue negado o embrollado por el Congreso.

Esta oposición motivó, de parte de los fanáticos políticos, un torrente de improperios contra el Gobierno y los Empresarios Ferrocarrileros, que llegó a tal extremo, que los Contratistas nos rogaron nuevamente se cancelara el Contrato que los obligaba a extender la vía férrea a la provincia de Imbabura, sin someterlo al Congreso, y que fue forzoso acceder. Capitalistas franceses habían ofrecido al señor Harman ser accionistas principales en esta sección del Ferrocarril al Norte.

Yo deploré inmensamente este trastorno de mis planes ferrocarrileros, especialmente en lo relativo a Manabí, porque sobre la protección a las industrias, me preocupaba más la movilización rápida de tropas de Manabí o viceversa, pues en los planes de hostilidad del adversario gratuito del Ecuador, entra la ocupación transitoria de la rica provincia manabita, como medida estratégica contra Guayaquil.

Yo reconozco la superioridad del actual Ejército peruano, al

que actuó en la Guerra del Pacífico: ahora es relativamente respetable por su mejor organización y disciplina, y desde luego, le he prestado la buena atención que merece. Dispone el Perú de mayores elementos bélicos, especialmente marítimos.

Ahora la superioridad del Ejército ecuatoriano consiste principalmente en que el último de nuestros soldados sabe y está identificado con la justicia que asiste al Ecuador en su cesión de límites, y que la santidad de la causa que defiende, lo obliga a luchar hasta vencer o morir. Con esta resolución inquebrantable, con más o menos sacrificios, la victoria tiene que coronar los esfuerzos del Ejército ecuatoriano. Desde luego, preferible que el Gobierno peruano abandone sus pretensiones y acatando los nobles sentimientos de justicia, prefiera una transacción razonable, capaz de que reconcilie a ambos pueblos, que en su conveniencia recíproca, reconocen la de vivir como buenos hermanos. Que desistan, pues, de su política de rapiña de territorio en el Oriente, y que también tratan de implantar en la línea del Macará, especialmente en las inmediaciones de Tumbes. Ni aun Colombia ha estado libre de esa rapacidad internacional, aliento de los especuladores en caucho en vasta escala, por de pronto.

En vista de la situación intransigente, que en cierta manera predominaba en el país, desistieron los capitalistas de Chicago en sus proyectos de implantaciones textiles y, por tanto, se desvaneció la esperanza del tranvía eléctrico a Ibarra.

En la provincia del Cañar existen magníficas hulleras, reconocidas ya. El carbón que consume la Compañía, lo traen de Australia, que es caro. Algunos accionistas del Ferrocarril pensaron en la organización de un Sindicato con el objeto de construir una línea férrea para explotar las hulleras, dando al Gobierno una módica retribución por el uso de ellas. Habláronme sobre el particular, convinimos en que formalizarían su propuesta para someterla al Congreso; pero en presencia de la situación intransigente que observaban, desistieron de su propósito del Ferrocarril a Cuenca, y terminó la esperanza que abrigábamos de que continuaría inmediatamente la cinta de acero hasta Loja, si los informes que les dábamos sobre abundancia de mina de mármol, hierro, cinabrio, parafina y otros minerales, se presentaban en cantidad suficiente para su favorable explotación. Todo hubo de suspenderse, hasta que desaparezca la influencia de los cabecillas poblacionales serraniegas, como todavía sucede, aunque de capa caída ya, cuando no son utilizadas por los explotadores políticos.

Personalmente me abochornaban mucho semejantes contrariedades producidas por el fanatismo religioso, y ante los extranjeros procuraba atenuar las pasiones extraviadas de muchos de mis conciudadanos que, con pretexto de defender la pureza de sus sentimientos religiosos, violaban precisamente los preceptos evangélicos que recomiendan la tolerancia religiosa y respeto a la conciencia honrada del género humano. Que en Turquía, sin embargo de encontrarse a la vista de Europa, tan poderosa, no podían evitar dejaran de cometerse atropellos sangrientos, fruto exclusivo del fanatismo. Lo que acontecía en la Patria de Rocafuerte y Montalvo, apenas eran rezagos de la Colonia.

En la cuestión límites con el Perú, hemos visto a tales opositores del Gobierno Liberal negarle toda clase de recursos para tender a la defensa de la integridad nacional, con el santo pretexto de no agobiar a los pueblos con pesadas contribuciones, o de que los gobernantes se robaban el producto de esas contribuciones, escarneciendo así uno de los preceptos sagrados de la Iglesia, que manda no calumniar a su prójimo. Por moderación, suspendo, por ahora, la continuación de este párrafo.

Pero para nada toman en consideración, que en la época de los gobiernos del Ecuador, confesaban y comulgaban constantemente, y que eran más papistas que el Papa, ha sido que algunos gobiernos católicos del Perú principiaron a adueñarse de nuestro selvático territorio oriental, y que solamente desde 1895, que los gobernantes ecuatorianos comulgaban en la fuente del patriotismo, ha venido a contenerse el avance desmedido del maquiavélico usurpador.

Lejos de mí la idea de lanzar la menor inculpación contra los legisladores que aceptaron el monstruoso arreglo Herrera García; digo monstruoso, porque imposible que el Ecuador quede sin salida libre, propia, al Amazonas, y que la locomotora, al fin y al cabo, lo ponga en contacto directo con la riberas del Guayas, mediante la conexión con nuestro Ferrocarril Trasandino, existente ya. Con la realización del contrato Charnacé, debidamente estudiado y sancionado por el Congreso, habríamos terminado la más grande aspiración nacional. Pero no volvamos a recordar este fracaso, que constituye un gran triunfo de los enemigos del régimen político que he tenido la honra de acaudillar, y volvamos a reanudar el asunto primordial de estos apuntamientos.

Desagradaba mucho a los habitantes de Riobamba, el establecimiento de la Estación ferroviaria a algunas cuadras fuera de la ciudad, y tenían razón.

Las complicaciones que se presentaron sirvieron de pretexto para algunas publicaciones muy ofensivas y calumniosas contra los empresarios del Ferrocarril y el Gobierno.

Entonces los neutrales fomentaron la idea de que la línea férrea fuera directa de Cajabamba a Ambato, lo cual acortaba la distancia, y que un ramal hiciera el servicio a Riobamba. Semejante innovación levantó el consiguiente resentimiento de los riobambeños. El caso era delicado. La tarifa de pasajeros y flete de carga; señala a tanto la milla, y la innovación favorecía el tráfico directo entre Quito, Guayaquil y las poblaciones intermedias. Que ganaban algunas millas en el viaje directo, era incuestionable.

En Riobamba decían que al no llegar el tren de pasajeros a la ciudad, quedaban reducidos a ruinosa exclusión, y era la verdad. Pensábamos en que si aplicábamos esa máxima de economía a la ciudad de Ambato, quedaba también perjudicada, y que el objeto de las líneas férreas es favorecer a las poblaciones razonablemente.

Al fin se acordó que los trenes de pasajeros continuaran llegando directamente a Riobamba, y se contrató la construc-

ción de una línea férrea que, partiendo de las inmediaciones de Cajabamba, acortara la distancia a Riobamba, con el fin de afianzar el tráfico directo de los trenes de pasajeros.

Para rebajar la tarifa de fletes y pasajes, era forzoso procurarse combustible barato. Ya no era posible pensar por de pronto, en las hulleras del Cañar y Azuay. De acuerdo con el señor Harman, se resolvió apelar a la fuerza eléctrica. El camino se encuentra cruzado por algunos riachuelos muy correntosos, suficientes para proporcionar todo el poder hidráulico necesario para un buen servicio del Ferrocarril. La base central venía a ser el riachuelo que corre por las inmediaciones de Ambato; pero en esta ciudad, se formó un grupo de oposición, con el pretexto de que las aguas que se tomaran del río eran perdidas para los agricultores que tenían chacras de plantaciones frutales en las orillas, quienes, engañados, se presentaban como enemigos irreductibles de cualquier estación hidráulica en su río. No había más remedio que desistir o exterminarlos: se optó por lo primero.

El pueblo ambateño no es responsable de ese atraso, sino un grupo de leguleyos desalmados, a quienes movía el deseo criminal de causar daño al Gobierno, cuando el perjudicado era el mismo pueblo, cuyos intereses pretextaban defender. Quedó, pues, sin efecto, el propósito de rebajarse la tarifa de fletes y pasajes, a causa del crecido valor del combustible en uso.

Omito ocuparme del contrato de transacción, celebrado con la Compañía del Ferrocarril, porque sin tener a la vista el texto respectivo, no puedo recordar detalles de trascendencia.

Lo propio tengo que manifestar respecto al capítulo Arbitraje, en el cual me representó el finado Doctor César Borja con inteligencia y probidad; lo mismo que del ministro Plenipotenciario William C. Fox, digno representante del Excelentísimo Presidente de los Estados Unidos.

Aún más ocurrió en Ambato, por el insano interés de perjudicar a Harman, socio de Alfaro, decían los infames calumniadores, con el objeto de acrecentar el odio contra mí y mis dignos colaboradores.

Resolvió la Compañía sacar del ardiente clima de Durán sus talleres de reparación de máquinas y construcción de carros que tienen allí, y que le convenía establecerlos en Ambato, por su clima benigno, abundancia de agua, que el pueblo congeniaba con sus empleados y, sobre todo, por ser lugar central. Tenían la intención de establecer allí talleres que les facilitarían hasta la construcción de locomotoras. El señor Harman consultó al Gobierno su proyecto, pidiendo se le concediera gratis los solares de pertenencia fiscal que se necesitaren, y con gusto accedimos a ello.

Archivo HMCE

DESCARRILAMIENTO DEL FERROCARRIL. En diversos lugares de la ruta (en este caso en la Sierra) ocurrían estos accidentes.

Se esparció la grata noticia en las provincias centrales de la República, y cuando llegó a conocimiento del grupito de aquellos leguleyos desnaturalizados de Ambato, a los que he aludido antes, principiaron en tal laboreo de oposición, que la Compañía desistió del proyecto de establecer sus grandes talleres de maquinarias en Ambato.

En contraposición, vecinos honorables de Riobamba ofrecieron facilitar gratis los solares que necesitaren para trasladar los talleres de Durán a Riobamba. También el Gobernador de la provincia de León informó al Gobierno que la Municipalidad o vecinos ofrecían hacer construir en Latacunga, gratis, los edificios que indicara la Compañía para establecer allí los grandes talleres que tenían en Durán, y rogaban que les dieran la preferencia.

De todos esos particulares informamos a la Compañía; pero recordaron que en Riobamba había existido una pandilla denominada *Manta Negra*, que hasta personalmente provocaba a los empleados de la Compañía, y que deseaban evitar choques escandalosos; que además, la escasez de agua dentro de la ciudad era grave inconveniente. Las propuestas generosas de Latacunga le agradaron muchísimo al señor Harman, pero su ubicación lo alejaba demasiado del punto central, aparte de que las erupciones del Cotopaxi se encaminaban mucho a los contornos de Latacunga, y que ya habían causado daños terribles a los empresarios en fábricas de telares. Para evitar reclamaciones judiciales y aun choques con apariencias de populares, hubo que desistir de la implantación del sistema eléctrico, que habría podido movilizar con economía los trenes de nuestro Ferrocarril Trasandino.

En conversación confidencial, pregunté al señor Harman a cuánto ascendía el valor real, en efectivo, gastado en la obra del Ferrocarril.

Me contestó don Archer que aun no se había preocupado en saberlo con precisión matemática, pero que calculaba que tal vez alcanzaba a 20 millones de dólares el valor de lo gastado en dinero sonante.

Le observé se sirviera informarme de qué manera había cubierto el *déficit* que a simple vista notaba en la operación.

Me respondió el señor Harman que el déficit lo había, sufrido, en especial, las compañías auxiliares que habían organizado para atender a la mejor adquisición de los materiales que se habían empelado en la vía férrea. Enseguida, mencionó los nombres de los agentes vendedores o casas comisionistas que se encargaron de ese trabajo y con cuyo sacrificio se cubrió el *déficit* de la enorme pérdida sufrida, que no pudieron resistir, y que en definitiva los obligó a presentarse

en quiebra.

Sucedió que la Compañía pagaba en bonos el valor de los materiales conseguidos para el Ferrocarril, y que fueron los agentes intermediarios aludidos los que sufrieron las pérdidas que ocasionaron las fluctuaciones en el tipo de los bonos que recibieron en pago. La operación, aunque correcta, fue desgraciada para los especuladores, y de suyo se explica el resultado, sensible para nuestro crédito.

Únicamente la Ecuadorian Association, establecida en Londres, se salvó de la quiebra, como había sucedido con sus antecesores similares en Nueva York y Londres.

ARCHER HARMAN EN 1899.

JOHN HARMAN EN 1887.

Los accionistas de la Ecuadorian Association eligieron de su Presidente a Sir James Sivewright. Este caballero aceptó el cargo por lo que tenía de honorífico, pero no concurrió al despacho ni una sola vez. Al informarse que se encontraba en falencia la Asociación que estaba garantizada moralmente con el prestigio que le daba la gerencia de su nombre, dispuso su liquidación y que el déficit se pagara a prorrateo entre los accionistas. Verificada la liquidación, le correspondieron a Sir Sivewright más de 90 000 libras de pérdida y al señor Harman 42 000 libras, que era uno de los socios de menor cuantía, y en proporción pagaron los demás accionistas, cuyo número no recuerdo. Mediante este sacrificio, pudo la Ecuadorian Association salvarse de la quiebra; medida que no pudieron adoptar los accionistas de las Agencias anteriores; pero cuya pérdida contribuyó también a cubrir el *déficit* que, de otro modo, habría correspondido a los Empresarios del Ferrocarril, o encontrándose obligados a paralizar la obra sin poder llegar a su término.

Me parece que después los accionistas del Ferrocarril organizaron otra Compañía con el nombre de Inca, que les ha servido mucho.

Ahora, ocupémonos en recapitular la operación.

El Gobierno ha pagado la suma de 12 millones 282 000 dólares en bonos, que llaman "principales" y que ganan el seis por ciento de interés y que serán amortizados en el transcurso de 33 años con el uno por ciento anual que tiene asignado para el objeto. Este es el costo neto de la obra para la Nación.

Además, debidamente autorizada por el Contrato, la Compañía constructora ha emitido 5 millones 250 000 dólares en bonos, que ganan el seis por ciento de interés anual, y señalado también el uno por ciento de amortización, servicio que debe ser atendido del producto del tráfico del mismo Ferrocarril; comprometido a atender con su rendimiento, de preferencia, al pago de sus empleados y demás gastos propios. A estos bonos se les da la denominación de "privilegiados".

Por intereses y amortización, se han entregado sumas considerables relativamente, pero estrictamente ajustadas a lo debido. A estos pagos es que mis enemigos políticos califican de robos del Gobierno, o de peculados, de acuerdo con el señor Harman. Todos estos santos fariseos católicos aseguran y han publicado en todos los tonos, que existe ese latrocinio o peculado. Ocasión propicia se les ha presentado a esos feroces calumniadores, para comprobar judicialmente su aseveración.

Los bonos amortizados ya pasan de un millón de dólares, bonos que permanecen en depósito en la respetable casa Bancaria de los señores Glyn, Mills, Currie y Compañía, que actúan como fideicomisarios en el Contrato del Ferrocarril Trasandino.

De conformidad con el respectivo Contrato de junio de 1897, se ha verificado otra emisión como de siete millones de dólares (no recuerdo la suma fija), que se denominaban "bonos comunes", de los cuales corresponden al Gobierno el 49 por ciento y a la Compañía constructora 51 por ciento, cuyas unidades rigen la administración de la empresa, determinada en los estatutos respectivos. Después de amortizados los bonos principales, serán únicamente los bonos comunes los que representen a la Compañía constructora, principalmente para el reparto de los ingresos líquidos con el Gobierno, hasta terminar el plazo de la concesión, desde cuyo vencimiento vendrá a ser el Ferrocarril propiedad exclusiva de la Nación.

Yo sí comprendo la buena fe con que se imaginan mis enemigos políticos que ellos podían haber arreglado un contrato infinitamente mejor que el celebrado bajo mi inspección; pero sucede que, por egoísmo, nunca hacen nada grande, que pueda mejorar la condición de sus prójimos, amén de que ni banqueros católicos se atreven a hacerles préstamos de millones ni con hipotecas, por la perspectiva de que aun librando bien, se convierta lo esencial en carnes condensadas en lata, como aconteció en la construcción del famoso Ferrocarril de Ambato al Curaray. Sabían perfectamente lo que hacían al oponerse *patrióticamente* al proyecto efectivo del Ferrocarril Charnacé, de Ambato o sus inmediaciones a la orilla norte del Amazonas. Mientras tanto, esos *santos* católicos de la oposición podían hacer saber al público, por la imprenta, la cantidad de centenares de miles de sucres que recibieron para la obra del Ferrocarril de Ambato al Curaray, de qué manera la invirtieron y cuántas millas férreas recorre la locomotora. Demás es decir, que no se preocuparon en comprar ni un solo riel; pero sí compraron en Nueva York cantidades considerables de víveres conservados en latas, especialmente carnes, en época que, como el Ferrocarril no había llegado todavía a Ambato, se conseguía el mejor novillo por menos de 20 pesos

sencillos. La Policía de Guayaquil se encargó de arrojar al río, por encontrarse en mal estado, muchos cajones o barriles que contenían de esos materiales destinados a la construcción de la flamante vía férrea de Ambato al Curaray.

Bien conozco que el Ecuador, con su Ferrocarril Trasandino, emprendió una obra superior a sus recursos, y que su realización nos había de envolver en gravísimos apuros económicos, si sobrevinieren contrariedades extraordinarias.

Recuerdo que en 1897, se levantó el Catastro ligero, que computó el valor de las propiedades urbanas y rústicas de las provincias del Pichincha, León, Tungurahua y Chimborazo, en algo más de 100 millones de sucres, catastro que se pensó en formalizarlo judicialmente para darle precio propio a cada propiedad e imponerle una contribución sobre el aumento del valor que le diera la vía férrea, cuyo impuesto se destinaría al pago de la obra del Ferrocarril. La operación se presentaba muy complicada y desistimos de ella.

Bien, pues; esas mismas casas, haciendas y terrenos del catastro de 1897, con la llegada del tren a Quito, han cuadriplicado su valor, que actualmente valen más de 400 millones de sucres. De manera que los propietarios de las provincias por donde ha pasado la línea de acero han obtenido una utilidad de 300 millones, sin más sacrificios que los que ha soportado el Gobierno, en cumplimiento de su deber, mirando por la prosperidad de sus compatriotas y vecinos.

Por su parte, los caballeros de la oposición no se cansan de propalar en todos los tonos, que esa obra monstruosa tiene arruinado al país y que si el Gobierno no se compusiera de pícaros y ladrones, ya el Ferrocarril sería propiedad nacional. Los más moderados de los enemigos dicen que el Ferrocarril es un ELEFANTE BLANCO para el Ecuador. ¡Hágame usted patria libre con semejantes cangrejos!

Desgraciadamente, los últimos semestres de intereses y amortización no se pudieron pagar, debido a la amenaza permanente de agresión del Perú, que nos obligó a destinar todas nuestras escasas rentas para atender a la defensa nacional.

Atónito tengo que recordar la vocingería que formaron los *filántropos* de la oposición, para combatir los decretos legislativos de contribuciones llamadas de "guerra", que le quitaba la comida de la boca al pueblo infeliz, clamaban con desenfado los flamantes opositores.

Basta manifestar que, si hubiera tenido que apoyarme en el producto de esas contribuciones de guerra, ni un buen servicio diplomático habría podido atender con la oportunidad y eficacia necesaria, como se atendió todo. Se trataba de cuestión internacional y de acuerdo con mis colaboradores principales, se nombraron a varios conservadores en el alto cargo de Ministros Plenipotenciarios y Enviados Extraordinarios; y en homenaje a la justicia, diré que se manejaron muy bien, como buenos ecuatorianos, porque no hay regla sin excepción, agregaré.

Cuando en el año próximo pasado se consideró inminente la invasión, según los aprestos bélicos que hacía el Gobierno del Perú, vime obligado a trasladarme a Guayaquil. Recuerdo se me presentó una comisión de la Junta Patriótica de esa ciudad, compuesta de personal muy honorable, a estimularme para el inmediato acuartelamiento de nuestros conciudadanos que anhelaban organizarse. Nos cruzamos las explicaciones del caso, y se convencieron que, de mi parte, no consistía la demora. Les dije que señalaran el número de miles de compatriotas que juzgaban necesarios para la campaña y que en el acto serán complacidos; pero que la indicada Junta se hiciera cargo de hacer pagar directamente las raciones respectivas y que en cuanto al armamento, todo estaba listo. Me ofrecieron consultarse con la Junta. En definitiva les manifesté que, si deseaban se elevara a 60 000 soldados veteranos el número de tropas existentes, al momento se ordenaría, comprometiéndome a tenerlos listos y equipados en el curso de una semana; que lo único que necesitaba era contar, con seguridad, con el servicio de las raciones.

La contestación de la Junta Patriótica fue que estaba empeñada en la adquisición de algunas baterías de cañones de los mejorados recientemente, y que en cuanto a lo demás, cuando se presentara el caso se atendería en la forma posible.

La Comisión de la Junta estaba compuesta de los connotados vecinos don Carlos Gómez Rendón y Don Martín Avilés, que a veces no concurría por indisposición en su salud, y uno o dos personas más, notables de la localidad, que a veces se renovaban. En la primera visita, fueron acompañados por don Amalio Puga, intendente General de Policía. A estas conferencias asistía también don Emilio Estrada, gobernador de la Provincia del Guayas, cuando el despacho a su cargo se lo permitía. Me parece que su ocupación principal entonces era procurar recursos para gastos del Ejército, y que los conseguía de los bancos. Ante la inminencia del peligro, se veía a los ciudadanos, pobres y ricos, artesanos y labriegos, lo mismo que al estudiante y al doméstico, preocupados esencialmente en aprender el manejo del fusil y uniformes, todos en nobles sentimientos de abnegación para atender a la salvación de la Patria amada. Con orgullo descansaban en el cumplimiento de sus deberes desde el más infeliz soldado hasta el Jefe. Fortalecidos por la justicia que asiste a la Nación ecuatoriana, tenían absoluta confianza en que el triunfo coronaría sus esfuerzos. A nadie le preocupaba el capítulo raciones, porque muchos que habían sido mis comilitantes sabían que cuando escaseaba el dinero, abundaba el ganado: comida no había faltado nunca, y por tanto no faltaría en lo futuro.

Recuerdo que en esos días de preparativos premiosos, tuvimos acuartelados más de 28 000 soldados, listos para entrar en campaña, los cuales considerábamos base suficientes para conseguir rechazar completamente la invasión que nos amenazaba por la línea del Macará.

Contábamos, además, con unos 20 000 voluntarios que por la tarde concurrirían a los cuarteles provisionales, y que después de sus ejercicios doctrinales, volvían por la mañana a sus ocupaciones habituales durante el día, para atender a la alimentación de sus familias.

Declarada que hubiera sido la guerra, al instante se habría

duplicado el efectivo del Ejército ecuatoriano, obligado a defender con las armas, la integridad de su territorio, que trata de arrebatarle el Perú, a viva fuerza.

Pero el Ecuador, si no contara con las facilidades que le presta el Ferrocarril Trasandino, estaría embromado, porque le sería imposible atender a la movilización de sus elementos con eficacia. Sin embargo de palparse este beneficio salvador, no estaba libre el señor Harman, lo mismo que yo, de los más burdos improperios, sin tener más culpabilidad don Archer, que haber cumplido sus contratos con el Gobierno, de la manera más honorable a su alcance.

Conmigo, el caso era distinto, porque los movía la venganza contra el hombre que los había aniquilado políticamente, destruyéndose la continuación de la vida política de antaño. Ahora mismo sucede que uno de los principales difamadores que han aprovechado de la *transformación del 11 de Agosto,* lo hace por inquina personal.

Decía el renombrado don Pedro Moncayo que entre los liberales y conservadores doctrinarios no había más que un paso de diferencia; que unos deseaban ampliar la libertad individual, y que los otros procuraban concentrar más acción en la autoridad; no son las mismas palabras expresadas en unas de sus publicaciones por el esclarecido publicista señor Moncayo, pero en esencia es el contenido de su apreciación. Por supuesto, se refería a los países cimentados en el camino del progreso. En verdad, no puede decirse lo mismo de los políticos que son movidos por bastardos intereses o por depravadas pasiones personales, como sucede con la *notabilidad* cuyo nombre deseo lanzar a la estampa, para que sea juzgado por su propios coterráneos.

Bien, pues; esa clase de simulados políticos, cuando abundan, son los que conducen a los pueblos al caos y a la confusión, como ocurre actualmente en el Ecuador. Merece un estudio imparcial el punto, comparados los antecedentes, con los que precedieron al 6 de Marzo y 5 de Junio.

Esa clase de personas en su labor inicua, son las que consiguieron amargar en su vida a don Archer Harman, en su carácter de Gerente en la construcción del Ferrocarril Trasandino, al extremo de haber conseguido formar en la opinión pública cierta corriente desfavorable; todo con el objeto principal de proyectar sombras tenebrosas contra el Régimen Liberal que me ha tocado en suerte presidir en el Ecuador. Felizmente al fin, la luz resplandece más en semejantes tenebrosidades y pone en transparencia a los actores.

Constantemente me llaman "asesino del pueblo quiteño", "asesino del 25 de Abril", afirmación que vociferan y propalan mis enemigos, tal como si realmente hubiera ocurrido algún acontecimiento desgraciado que autorizara ese calificativo. Sucedió lo siguiente:

Los oposicionistas conspiraban públicamente; se valieron de los estudiantes descendientes de familias *curuchupas*, que relativamente son numerosas, para formar su asonada. Sin recelo hacían propaganda a favor de su revolución. Con pretextos especiosos se presentaron en pleno día en la Plaza principal, a bandera desplegada; como a las vivas y mueras no se les agregaba nadie principiaron a disparar sus revólveres. Entonces el destacamento que teníamos en la Plaza rompió sus fuegos al aire, según lo había ordenado anticipadamente. Los bochincheros consiguieron herir al Jefe de Artillería, a un joven empleado del Ministerio y a uno o dos más neutrales. Ante el fuego nutrido al aire que hacía la tropa, los estudiantes abandonaron la Plaza y se dispersaron completamente sin salir ninguno de ellos ni contuso. Tal fue el decantado asesinato del pueblo quiteño que se me atribuye.

También sucedió que al oírse el alboroto en el Cuartel del Batallón Carchi, destacaron un piquete para que recorriera las inmediaciones. Los soldados no hacían caso de las provocaciones que les hacían los revoltosos que encontraban a su paso, pero uno que otro borrachito se permitió hacerles fuego con su revólver, y los soldados, en natural defensa, dispararon sus rifles sobre ellos, y dos de los bulliciosos murieron y unos pocos más salieron heridos en el curso de la recorrida del mencionado piquete. Esta fue la famosa carnicería del 25 de Abril.

Detalladamente consta todo en el respectivo sumario que se levantó, con motivo de los disturbios del 25 de Abril de 1907 en Quito; y sin embargo, no trepidan en afirmar que el pueblo fue asesinado, cuando lo cierto es que el verdadero pueblo quiteño fue indiferente a ese bochinche y lo ha sido siempre a todo lo que sea innoble, aun cuando se le atribuyan actos que únicamente corresponden a los trastornadores fementidos.

Como esos calumniadores no tienen respeto ni por la memoria de sus antepasados, que en parte fueron los asesinos de Burruecos, Miñarica, del 19 de Octubre en Quito, de Mocha y Jambelí, del 3 de Junio en Guayaquil, y otros muchos sangrientos, no les importa un pito el reproche histórico, por amargo que sea, con tal de colmarnos de improperios y satisfacer sus bastardas aspiraciones.

Uno de los cargos formidables que me han atribuido los furibundos oposicionistas ha sido de que he tratado de negociar el Archipiélago de Galápagos. He manifestado ya que la mayoría de los senadores y diputados que constituyeron el Congreso de 1898 tomaron por bandera para su revolución el Contrato del Ferrocarril Trasandino , pretextando ser ruinoso; pero había omitido decir, que también propalaban que yo trataba de vender el Archipiélago de Galápagos, con el innoble propósito de enriquecerme y enriquecer a mis partidarios.

Entonces juzgué de mi deber pasarles un mensaje, haciéndoles saber que antes de finalizar el año de 1895, había recibido ofrecimiento de cinco millones de libras esterlinas por el mencionado Archipiélago, que había rechazado, además de otra cantidad igual destinada para repartir entre las familias que estaban en desgracia a consecuencia de la tiranía de García Moreno, y de cualquier otro acto de reparación justiciera, que quedaba a mi albedrío donar, como lo considerara justo. La necesidad de poner a salvo la honorabilidad

del Partido Liberal–Radical que me había honrado con su confianza, que se trataba de mancillar gratuitamente, me obligó a poner en evidencia la manera cómo realmente había pasado el incidente.

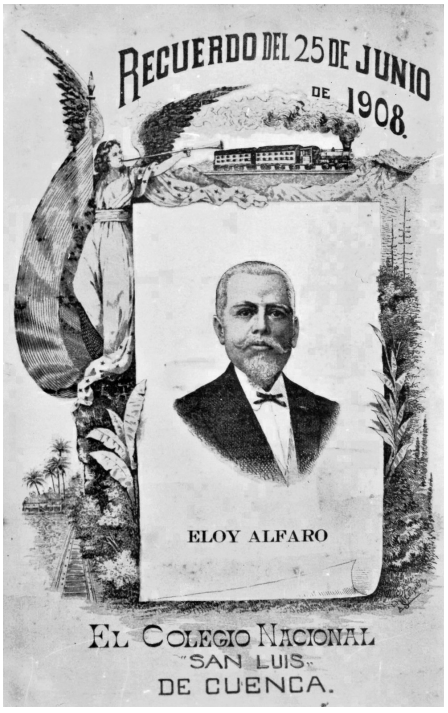
La oferta tenía más gravedad de lo imaginable, porque entonces ejercía yo el cargo de Jefe Supremo de la República, investido de facultades omnímodas en las Actas Populares, en cuya confección no tuve arte ni parte, ni podía tenerla, encontrándome hacía muchos años lejos de la Patria amada y declarado hasta Pirata por una Legislatura endemoniada.

No necesitaba del concurso del Congreso para consumar legalmente la negociación del Archipiélago. Lejos de mí el pensamiento de atribuirme ningún mérito en mi procedimiento, porque simplemente cumplía con mi deber, juzgando que estando en poder de una poderosa Nación Europea aquellas Islas, constituía entonces una amenaza para la autonomía de las Repúblicas de la América del Sur en la Costa del Pacífico. Ipso facto rechacé la proposición, y después referí a los colaboradores lo ocurrido y a muchos amigos les he mostrado los mensajes aludidos.

Con el Congreso de 1898, coincidió también que me ofrecieron 300 millones de francos por el Archipiélago de Galápagos o de Colón, como se le llama ahora en memoria del legendario marino descubridor de América, y los rechacé sin vacilación por las consideraciones apuntadas.

Correos del Ecuador, 2008

HOJA CONMEMORATIVA SOBRE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A QUITO.



Archivo Miguel Díaz Cueva - Cuenca

LITOGRAFÍA DE ELOY ALFARO POR ABRAHAM SARMIENTO . Una postal muy poco conocida de la época.

Con este motivo, pasé otro mensaje reservado al Congreso, y cesaron entonces en el cargo de especulación con el Archipiélago, y sólo quedaron los conspiradores limitados en su oposición al Ferrocarril, dizque por considerarlo ruinoso al país.

Hará cosa de dos años, se me insinuó que si el Gobierno del Ecuador convenía en arrendar dicho Archipiélago, se me haría la propuesta respectiva. Yo no podía resolver problema tan arduo por mí y ante mí, y habiendo cambiado las circunstancias, se resolvió en Consejo de Ministros que yo pasara una circular a los gobernadores de las provincias, indicándoles que consultaran la opinión de los vecinos principales para saber positivamente los deseos de la mayoría de los habitantes, y entonces resolver lo que me cumplía contestar. En definitiva, al Congreso le correspondía solucionar el problema.

Los opositores se aprovecharon de la circular sobre arrendamiento del Archipiélago que dirigí a los gobernadores, de la cual tuvieron conocimiento por la imprenta, pues tenía la costumbre de hacer publicar mis actos administrativos, de interés general, en la mayor extensión que era dable hacerlo, y juzgaron propicia la ocasión para pensar en otro 25 de Abril en mayor escala.

Forzosa una ligera digresión. En años anteriores que tuve la satisfacción de ser vecino de Guayaquil, hubo un Intendente a quien le agradaba mucho cualquier manifestación contra mi persona. De vez en cuando, se veían grupos de pueblo, más o menos numerosos, que recorrían en la noche las calles de la ciudad al grito de "muera o abajo Alfaro", con el aditamento de *tirano, asesino, ladrón, traidor, incendiario, pirata,* y otras lindezas de estilo en esa clase de manifestaciones.

Al día siguiente recibía las visitas de algunos artesanos nacionales, que venían a informarme que los manifestantes agresivos de la noche pasada, eran casi en su totalidad peruanos, que habían muy pocos ecuatorianos, pero que ninguno era guayaquileño. Me lo decían con cierto orgullo los descendientes o compañeros de los que realizaron las transformaciones políticas del 6 de Marzo y 5 de Junio.

En ese tiempo había avencidados en Guayaquil como 8 000 peruanos entre mujeres, niños y hombres, la mayor parte jornaleros oriundos de los Departamentos del Norte del Perú, quienes encontraban fácil ocupación en nuestro Litoral. La participación que han tomado en nuestras disenciones domésticas les ha perjudicado tanto como la cuestión internacional, tratándose de un pueblo esencialmente liberal como el costeño ecuatoriano, en particular en presencia del pueblo guayaquileño, que con justicia se enorgullece de haber tomado parte decisiva a favor de los grandes acontecimientos que han conducido a la República por el camino de su verdadera regeneración política y social.

Sin embargo de tanto encono como ha germinado de la cuestión internacional, no pueden quejarse los peruanos del maltrato en el Ecuador, comparado con el que en el Perú han sufrido los ecuatorianos, siendo los agredidos. De parte de la Autoridad ecuatoriana, han tenido siempre los peruanos las consideraciones y tolerancia que han sido po-

Archivo Histórico del Guayas

ESTATUA A ELOY ALFARO EN HUIGRA, Ca. 1920. En un andén cercano a este monumento falleció Leonidas Plaza en 1932.

sibles, con generosidad.

Los oposicionistas pusieron en explotación sus planes subversivos en toda la República, con ocasión del Archipiélago, y no se discutía lo que conviniera al país sino lo que más pudiera contrariar la acción del Gobierno.

Problema tan grave, lo trataba siempre con mis compatriotas connotados, en especial con los señores ministros de Estado, como era natural. Ninguno pensaba en enajenar ni una pulgada de territorio nacional, pero se preocupaban de lo que sería más conveniente a la Nación y del peligro de perder el Archipiélago sin lugar a respirar. Mucho se discutían las complicaciones que pudieran surgir después de terminada la grandiosa obra del Canal Interoceánico, y que nuestras Islas, debido a su posición geográfica, y casi desiertas, venían a constituir una zona estratégica en el Mar Pacífico, estación obligada e inmejorable para cualquier flota beligerante. Conferencias íntimas de esa clase no se pueden publicar prematuramente con todas sus minuciosidades y sólo se manifiesta aquello que en esencia signifique lo favorable y adverso a la conveniencia pública. En estos casos, siempre he puesto a un lado los enconos políticos, sea cual fuere su naturaleza, y he procedido de acuerdo con lo más conveniente al país, dentro de los límites de la dignidad nacional.

Concluyamos con el capítulo arrendamiento. Activaron los opositores sus trabajos, especialmente en la Costa. Ocasionalmente encontrábame en Guayaquil, cuando se me presentó una Comisión a solicitar del Gobierno de parte del pueblo y en su propio nombre, que rechazaban en lo absoluto el arrendamiento del Archipiélago de Colón y que no se pensara en ello. Contesté que siempre había acatado la voluntad del pueblo, y que por tanto atenderíamos sus deseos. Influyó moralmente en mi contestación el personal de la Comisión, compuesta de vecinos respetables de la ciudad, cuya intervención pacífica en los asuntos internos, he atendido siempre, cuando la consideraba desinteresada. Con esta contestación de mi parte, se desentendió el Gobierno en el asunto arrendamiento; pero no así los opositores que siguieron propalando rumores falsos que favorecieran sus planes proditorios.

Cortemos por lo sano, para abreviar la terminación de estos breves datos ferrocarrileros.

Entró ya la Compañía constructora en desahogo, nos devolvió los centenares de miles de sucres que le habíamos prestado para conseguir llevar la locomotora a Quito, como la llevó, y aún más, nos dio en préstamo, en momentos de penuria fiscal, una regular cantidad, medio millón de sucres, si mal no recuerdo, y que con nuestros agradecimientos les pagamos también, después de poco tiempo.

Llegó el momento de fijar, dentro de la ciudad de Quito, sitio para la estación ferroviaria. El señor Harman solicitó de la Municipalidad señalara la localidad necesaria, y con tal motivo se suscitó entre los vecinos alguna competencia, natural en esos casos, que dio por resultado disolverse la reunión de vecinos o de ediles, no recuerdo con precisión, sin resolver el problema.

Entonces solicitó la Compañía que el Gobierno fijara el sitio de la estación. Cuando se me presentó el señor Harman con semejante solicitud, le contesté que debíamos fijarnos en que el lugar de la nueva estación facilitara la continuación de la vía férrea al norte. Uno de los circunstantes observó que si nos empeñábamos en la continuación del Ferrocarril a Ibarra, la malicia de los oposicionistas supondría que era un pretexto para perpetuarme en el poder y que corríamos el peligro de que intentaran asesinarnos. Nos reímos de la broma amenazante, que tenía apariencia de verdad, y don Archer manifestó que sospechaba que el sitio que yo deseaba era el Ejido norte de la ciudad que provocaba a la continuación del Ferrocarril a Tulcán, que tanto anhelaba yo. Por unanimidad se acordó con placer que la nueva Estación se estableciera en el lugar que ocupan los vastos edificios que componen el Hipódromo y cuartel de Caballería, y que además se le facilitara el terreno fiscal necesario para que la estación fuera muy amplia, cual lo requería mi proyecto. El señor Harman impartió las disposiciones del caso, y lleno de salud y vigor emprendió viaje a Nueva York, sin imaginarios jamás que se despedía para la otra vida.

Quedó a cargo de la administración del Ferrocarril el señor Norton, caballero muy honorable. Terminados los estudios de

la prolongación de la vía férrea de Chimbacalle al Ejido, vino a informarme el señor Norton que ese trabajo se presupuestaba en un millón y medio de sucres o de dólares, no recuerdo bien en cuál moneda, y que atento a la situación financiera de la Compañía, lo conveniente era cruzar el río Machángara por la cercanía del Palacio de la Exportación y establecer en sus inmediaciones la Estación principal; cuya operación se calculaba costaría medio millón, y que el millón de economía se invirtiera en nuevo material rodante que atendería bien, con provecho recíproco, el servicio público.

Siendo tan juiciosas las observaciones del señor Norton, le contesté que por mi parte las aceptaba, pero atento a las circunstancias, yo no podía por delicadeza resolver sólo el asunto, que se sirviera dirigirme una solicitud razonada, que sometería al Consejo de Estado, y que en definitiva, en Consejo de Ministros se resolvería su solicitud. Convinimos en esto, pero en esos días tuvo necesidad el señor Norton de irse a Guayaquil, y me manifestó que a su regreso presentaría la solicitud indicada. Mas, a su regreso se tropezó con los *famosos* accidentes del 11 de Agosto y se paralizó mi intervención.

Conociendo que el costo del Ferrocarril Trasandino había sobrepujado mucho al valor contratado y que no obstante esa enorme pérdida, el Ferrocarril había sido construido hasta llegar a los suburbios de Quito, les he guardado, por decencia y en conciencia, toda clase de consideraciones a los contratistas en lo relativo a detalles secundarios de la magna obra.

Felizmente el producto del tráfico ha correspondido a lo que se esperaba. No recuerdo el rendimiento en los últimos meses, pero ya pasaban de 100 000 sucres mensuales, observándose que van aumentando rápidamente con el transcurso del tiempo. A ese paso ya produce más de lo necesario para atender a sus gastos, y pronto tendrá sobrante, que será aplicado al servicio de intereses y amortización de los bonos ferrocarrileros.

En la actualidad, volver a estudiar los medios conducentes para conseguir la reducción de la tarifa de fletes y pasajes, es lo primordial. Obtenida esta reducción, contribuirá a fomentar eficazmente el desarrollo de la producción agrícola en todas sus variedades, ensanchará el comercio interno y aumentará extraordinariamente el tráfico personal, en beneficio todo del Ferrocarril y de la Nación. Entonces el rendimiento de la vía férrea retribuirá con creces los sacrificios sufridos antes.

Siento no tener a la vista algunas publicaciones favorables y adversas a los contratos de 1897 y 1898 relativas al Ferrocarril, que me refrescarían la memoria y me permitirían aclarar puntos contradictorios.

Después de llegada la locomotora a los suburbios de Quito, he tenido la intención de hacer venir un ingeniero caracterizado, que se ocupara en estudiar y valorizar por secciones, nuestra vía férrea Trasandina; pero la contratación de un buen ingeniero de reputación conocida, cuyo informe sea intachable, demanda un gasto crecido, que la crisis económica que hemos atravesado no me lo ha permitido. Una verídica información de esa clase ahogará para siempre a los difamadores sin ley ni conciencia.

Archivo Kléver Bravo

UNA CRUZ EN HUIGRA. En homenaje a John Harman, ingeniero en jefe de la obra.

En muchas naciones del mundo, se ha visto con frecuencia hartar de improperios a empresarios honrados, cuyos hechos causaban daño a un bando político, y en la innoble necesidad de desprestigiar al adversario, han traspasado los límites del encono y se han posado en el fango de la calumnia. Estos fenómenos se advierten principalmente en los países donde predomina el fanatismo.

Notorio que en materia religiosa, sobrepujó el Gobierno ecuatoriano a todas las naciones del continente americano, al extremo de que se trataba de eliminar el nombre glorioso de "Ecuador"por el de "República del Sagrado Corazón de Jesús". Esto ocurría hasta el día de la batalla de Gatazo.

Al partido que yo he tenido la honra de acaudillar, le ha tocado una época de reformas que hemos llevado adelante, amparados por la equidad y la justicia siempre. En otras naciones, pero de épocas recientes aún, las reformas religiosas se han verificado a sangre y fuego; mientras que los liberales ecuatorianos hemos realizado dichas reformas con la mayor cortesía y humanidad.

Vencidos nuestros fanáticos adversarios, reaccionaban constantemente, ayudados por sus cofrades de las naciones vecinas. En 1898, hasta llegó a realizarse una colecta considerable en el Continente, con cuyo auxilio llevaron a cabo la *santa cruzada* que terminó con la derrota que sufrieron en las faldas del Chimborazo.

Para nuestros católicos, no era el mismo Dios, el "God"de los ingleses, el "Gott"de los alemanes, el "Allah"de los turcos, o el "Dieu" de los franceses. Hasta el año de 1895, sobraban dedos de la mano para contar el número de residentes europeos en Quito, porque a todos se les miraba como *herejes*, y si no confesaban y oían misa frecuentemente, estaban expuestos a recibir una *cariñosa* apedreada en las calles, o por lo menos, oír insultos y provocaciones insulsas. Tales son los enemigos acérrimos del Ferrocarril en el Ecuador.

Don Archer Harman profesaba la religión protestante, circunstancia que lo presentaba como persona inaceptable, bajo ningún concepto, para los fanáticos católicos. Era don Archer un caballero cumplido en la extensión de la palabra: trabajador activo, generoso, franco y jovial en su trato social.

Contrariedades y disgustos no faltaron

como sucede siempre en toda grande empresa. Yo sólo tengo motivos de consideración y aprecio por la memoria del señor Archer Harman, en recuerdo de su porte honrado, inteligente y leal. En conciencia declaro que sin el auxilio personal de don Archer Harman, jamás habría podido realizar la obra del Ferrocarril Trasandino del Ecuador, como al fin se realizó, venciendo dificultades casi increíbles.

Estoy seguro que, cuando los habitantes del Ecuador se convenzan del honrado proceder observado por don Archer Harman, en la obra del Ferrocarril, como homenaje de gratitud le elevarán una hermosa estatua en una de las cumbres de los Andes, en la vía férrea, que eternice a la vista del viajero, los esfuerzos de un hombre digno de ese recuerdo y del pueblo agradecidos que le erigiere.

Termino estos breves apuntamientos, significando mi profundo pesar por la pérdida de esta vida del excelente amigo y buen obrero auxiliar del progreso material, apoyo del moral, del Ecuador, rogando al Todopoderoso prodigue su mirada misericordiosa a favor del Espíritu del que fue Archer Harman. Por mi parte, honra a su memoria!

La Hermandad Ferroviaria

Por Edmundo Yépez Salvador

La empresa The Guayaquil and Quito Railway Company (conocida como el Ferrocarril de Guayaquil a Quito), en ese entonces la más poderosa y respetable del país, coadyuvó al desarrollo de la magna obra de Eloy Alfaro, a través de la formación de entidades en beneficio tanto social como económico de sus trabajadores. El mundo en general desde muchos años antes, y el país desde 1915, se veía agitado por una fiebre de reivindicaciones.

Conscientes de ello los ejecutivos brindaron la más amplia colaboración para la organización de asociaciones. En especial J.C. Dobby, quien desempeñaba las funciones de Gerente, y Archer Harman, quien era el presidente (sobrino del constructor del mismo nombre, quien en 1911 había fallecido) brindaron el apoyo que requería uno de sus ejecutivos, Luis Salvador Villacís. A él y a un grupo de compañeros: Alejandro Campaña, Luis de J. Valverde, Manuel Jarrín G., Luis Chiriboga G., Alfonso Jarrín G., Miguel Matos y Leonidas Anda, los embargaba un alto espíritu de reivindicación social y económica.

Don Luis ingresó a la empresa en 1905, a los 17 años de edad, y recorrió la mayor parte de puestos administrativos. En 1917 es nombrado Secretario de la Presidencia y Gerencia y, en 1922, Gerente de Fletes y Pasajes. Era la primera vez que un ecuatoriano ocupaba un cargo tan alto.

Su objetivo era conformar la Hermandad Ferroviaria, eficaz institución cuya sorprendente organización sindical surge como el primero y más bello ejemplo de la asociación de esfuerzos e ideales, de cooperativismo, de disciplina y de mutuo apoyo socializante en el país. Fue creada en 1923, luego de vencer una serie de dificultades y obstáculos inherentes a la complejidad de sus componentes y sus finalidades.

En la revista Nariz del Diablo, publicación mensual de los empleados y trabajadores de la empresa cuyo primer número apareció el 24 de mayo de 1922, y de la cual también fue fundador don Luis, se hace constar que los estatutos de la Hermandad fueron aprobados el 10 de junio de 1923. Fueron auspiciados por el propio Gobierno, como consta en el Acuerdo Nº 732 de 3 de julio de 1923 firmado por el presidente José Luis Tamayo Terán.

En la revista Nº 78, publicada en julio de 1932, consta que al mes de creada la Hermandad se registró el ingreso de 150 socios y, a los nueve años contaba ya con la considerable cifra de 1 220, lo que denota la acogida que tuvo. El ingreso inicialmente fue a través de la afiliación voluntaria y el pago de cinco sucres mensuales, sin distinción de nacionalidad, clase o categoría; posteriormente, a través de la reforma de sus estatutos, se establece la afiliación obligatoria para ser empleado de la empresa.

En ella se detallan los beneficios que se ofrecía a sus socios: estabilidad de empleados y obreros, estableciendo con ello la carrera profesional. Ningún empleado podía ser removido sin causa justa. Servicio médico y medicinas gratuitas, conformación de una cooperativa de consumo, construcción y sostenimiento de locales como centro de recreo en las sedes de los Comités Auxiliares (Railway Club), mantenimiento de casas de alojamiento para socios transeúntes en las estaciones terminales (Durán, Bucay, Huigra, Riobamba y Quito), póliza mortuoria, gasto de funerales, pensión módica para la viuda y huérfanos del trabajador fallecido y becas para la educación de los hijos huérfanos, pensión de retiro proporcional al tiempo de servicio en la empresa, pensión de retiro por tres meses debido a causas ajenas a la voluntad del trabajador y becas para la educación de los hijos huérfanos.

Como se observa, esta institución ofrecía a sus socios los mismos beneficios sociales que después de algunos años ofrecería la Caja de Pensiones creada el 1 de mayo de 1928, hoy Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social. El desarrollo de la institución sería cortado, al ser absorbida por la referida Caja de Pensiones.