

1908

LIBRO
N.º 10000

7a

Bibli

Nacional

BIBLIOTECA NACIONAL	
CATEGORÍA	17
	12
Quito-Ecuador	

BIBLIOTECA NACIONAL
QUITO

*Historia del Ferrocarril
Cra. Indino*

J. M. ...

Quito

1905



IMPORTANCIA DE LA OBRA

LA magnitud de esta empresa colosal, que será la salvación de la República, la desconoce gran número de los ecuatorianos; y es por esto que hemos emprendido en un trabajo histórico, en que se hallen los documentos, y no la memoria, ni la adulación ni el partidarismo.

No existe una obra que haya sido más calumniada ni vituperada. Mal que nos pese, ha sido el caballo de batalla de las revoluciones, hasta el punto de arrancar á la prensa europea, la dura frase de "América Salvaje". Hace poco que, estupefacta y con sarcasmo, nos ponía en la picota con estas palabras: "El General Alfaro ha tenido que darlos ferrocarril á los ecuatorianos á cañonazos".

Estos conceptos que no corresponden, por cierto, á la parte ilustrada del país, si lo merecen los politiqueros que, haciéndose eco de pasiones bastardas, han procurado la obstrucción de esta obra redentora, por todos los medios á su alcance.

¿Qué no se ha dicho del ferrocarril?.....

Cuando se iba á celebrar el contrato por 12'50000

dóllars, que son los únicos que garantiza la Nación, se dijo que sólo era un pretexto *para robar*. No procedían sin lógica, desde luego: en aquella época, el Sr. D. Lizardo García pidió informes á ingenieros acreditados, y estos le manifestaron que el mínimo del valor de la obra era 35'000,000 dóllars. Bajo tal supuesto, un contrato por menos de la mitad, les daba derecho á sospechar de un fraude.

¿Pero quién les daba derecho, después de la celebración del contrato, á pregonar, á voz en cuello, que era ruinoso para la Nación?

Lo que al principio era barato, después fue caro.

Estábamos vendidos á los yanques.

No llegaría nunca el ferrocarril á Quito

Ha sido construido con el dinero del Ecuador.

El Ecuador sería feudo de los americanos durante setenta y cinco años.

Que no hay seguridad en la línea.

Que la tarifa de fletes es cara y no beneficia al pueblo.

Todos estos puntos nos corresponden, pues, tratar en la hora presente, en que el silbido de la locomotora resuena en nuestros oídos y la corona de la gloria ciñe las sienes del viejo Luchador, Eloy Alfaro.

Cuando los proyectos están realizados, cuando los problemas están resueltos, se presentan tan fáciles á los ojos del mundo, que cualquiera podría hacerlos y aún reservarse el censurarlos.

¿Dónde está la gloria de Colón, al dar la vuelta al mundo, cuando esto lo hace hoy cualquier marino, en un buque de vela? ¿Dónde la gloria de Guttemberg, en amontonar tipos en una plancha, é inmortalizar el pensamiento? ¿Dónde la gloria de Papin, al fijarse en una marmita que salta por la fuerza del vapor? ¿Dónde las glorias de Galvani y Edison, al copiar la palabra y transmitir el pensamiento á distancias infinitas? ¿Dónde el mérito de Alfaro, en construir un caminito de hierro?...

Si creyéramos todavía en el triunfo de las pasiones sobre la razón, dejaríamos la pluma.

La gloria de Alfaro en esta obra, consiste en la concepción de un proyecto grandioso en un momento histórico en que la obra era superior á los recursos del país; en la hora en que la Nación no tenía un centavo en caja, ni su crédito valía un centavo en el extranjero (1); en la hora en que el humo de los cañones y la metralla, junto con las rentas del Estado, absorbía sus energías, desde el Carchi al Macará.

¡Hé aquí la honra de Alfaro! Así como en sus campañas no ha preguntado nunca cuántos son los enemigos; así como en Jaramijó prendió la Santa Bárbara, así emprendió en el ferrocarril trasandino, con la fé de un fanático del progreso.

Los bienes que producirá esta obra para el Ecuador, no necesitamos mencionarlos.

Acaba de llegar el ferrocarril y los predios rústicos por donde cruza la línea que valían cien millones antes, valen hoy trescientos millones.

La casa de Quito que antes se arrendaba en diez sueres, vale hoy ciento.

El indio infeliz que trabajaba un día por diez céntavos, gana hoy uno y dos sueres.

El hotel cuya pensión era de diez sueres, cobra hoy cuarenta

¿A qué continuar con detalles que cualquier pobre de espíritu los comprende?

Quisiéramos suponer por un momento que el ferrocarril coloso, uno de los más elevados del mundo, que trasmonta los Andes á la altura de doce mil pies, no costase un centavo; que los 12'500,000 dólares, hubiesen sido robados por los constructores de la obra ¿cuánto de beneficio, aún así, le quedaría á la Nación?

¿Y qué dirían los detractores de la obra, al meterles por los ojos los centenares de millones gastados en matanza de hermanos?

(1). La deuda de la Independencia, no tenía ni cotización en Londres, en aquella época.

¿No os parece mejor, S. S. detractores del ferrocarril, una obra, suponiendo que no valiese ni la mitad de los 12'500,000 que nos cuesta, pero que deja un bien permanente á las generaciones venideras; no os parece mejor, que los centenares de millones que habiais gastado en revueltas civiles, sin más consecuencia que destrucción, lágrimas, sangre, viudas, huérfanos, y un océano de males para la República?

Contestadnos, si podéis: refutad los capítulos de nuestra obra y enterradnos vivos!

Todos vuestros sofismas, todos vuestros argumentos que la posteridad llamará infames, os vamos á contestar en los capítulos de esta obra.

Inclinando la frente ante el benefactor ecuatoriano llamado Eloy Alfaro, ponemos punto final á nuestro humilde prólogo y entramos en materia.

J. Mora LOPEZ.



I

Principio del Ferrocarril

El Genio emprendedor de García Moreno, había concebido la realización de una grande obra: unir el carretero que llegaba hasta Sibambe, con una línea férrea de vía angosta hasta Durán.

Concebir y obrar eran para él una misma cosa.

Dió principio á ella y construyó, en efecto, desde el año 73 hasta la época de su muerte, en el 75, veinte y siete millas hasta Naranjito. Los gobiernos que le sucedieron avanzaron hasta el año siguiente once millas, y 19 años más tarde hasta Chimbo, un trayecto de 25 millas.

El total de la obra emprendida, alcanzó, pues, en 23 años, á 64 millas de ferrocarril de vía angosta. . . línea de Durán á Chimbo.

Llegar hasta las faldas del Pichincha, con un ferrocarril de vía ancha, recorriendo un trayecto de 289 millas, era obra de romanos.

Era necesario que asomase un Genio superior al de García el Grande, para su realización; un Genio liberal, que no construyese carreteras con el trabajo forzado de los indios y el látigo sobre sus espaldas; un Genio que los redimiera y un capital extranjero para la felicidad de los ecuatorianos.

Ese Genio asomó en el año de 1895.

Y fue traído del ostracismo por la aclamación de los pueblos.

Y fue el redentor de una Nación esquilmada por los especuladores, como lo vamos á ver en el capítulo siguiente, en el Mensaje del Presidente Flores, quien creyó imposible el ferrocarril ecuatoriano, por la multitud de ladrones del Erario público.

Cuánto se había especulado hasta entonces, con pretexto del ferrocarril, lo saben los enemigos de Alfaro. Cuanto ha especulado él, no lo han podido decir hasta hoy sus grandes enemigos.

El Gobierno de Plaza fue la encarnación del odio contra Alfaro; ¿por qué no le han sacado algún documento de participación en el ferrocarril?

El Gobierno de García fue acusado por Alfaro, de especulación; aquello estuvo personalmente en Londres, vió las cuentas del ferrocarril, se puso al tanto del movimiento de bonos, ¿por qué no le ha acusado de participación en el negocio?

Sin más argumentos que estos, ya que omitimos otros muchos, la posteridad le verá á Alfaro, morir pobre y acaso proscrito de la Patria que engrandeció.

No somos enemigos de García Moreno por la tiranía de su administración. Rocafuerte le vindicó.

Somos enemigos de García Moreno, por la inmigración negra, por el fanatismo, por el odio que sembró contra los que pensamos libremente, contra lo que prescribe la doctrina de Cristo, por la guerra que tenemos que librar todavía, durante cincuenta años, con los fanáticos.

Previa esta aclaración, seríamos partidarios de que el Ecuador levante un monumento á García Moreno en Durán, y á Alfaro en Quito, por la magna obra del ferrocarril.

No debemos concluir este capítulo, sin aclarar que durante los gobiernos del General Plaza y del Sr. García, sólo se construyeron pocas millas, según declaración pública del Sr. Archer Harman. La línea ha sido, pues, construida, casi en su totalidad, durante la primera y segunda administración del Sr. General Alfaro.

Los que creen que el ferrocarril es caro, es por que nunca han estudiado el precio kilométrico de un ferrocarril.

Los que dicen que se ha construido con el dinero del Ecuador es por falta de reflexión.

No se necesita sino tomar los periódicos de oposición, "El Comercio" por ejemplo, que tanta guerra le ha hecho al ferrocarril y allí se encontrará que todo el dinero sacado del tesoro no asciende á cinco millones de pesos oro, hasta fines del año pasado.

¿Es posible siquiera imaginar que con cinco millones se haya construido esta obra colosal, admiración de los viajeros europeos?

Y si este dinero que ha salido del erario, ha sido con el objeto de pagar cupones semestrales por intereses y amortización, los cuales es notorio que están pagados ¿cuál es el dinero del Ecuador que se ha invertido en la construcción del ferrocarril?

Es cierto que no se le ha estrechado á la compañía, por el dinero que produce el ferrocarril por pasajes y fletes, pero esto no ha pasado de una concesión insignificante, con el objeto de facilitar la conclusión de la obra.

Al presente, que está terminada, es claro que se le

obligará á la compañía á rendir cuentas y se verá que la suma dispuesta no es la que se imagina el vulgo, ya que hay que deducir de la entrada total los gastos de explotación.

Nos parece perder el tiempo en nimiedades como estas, que sólo pueden entrar en cerebros obsesionados y pasamos adelante.



II

OPINION DESESPERADA

El Sr. Dr. D. Antonio Flores, más de una vez, manifestó la duda que tenía acerca de que el Ecuador pudiese ser cruzado, algún día, de ferrocarriles, especialmente en la parte comprendida entre Quito y Guayaquil.

Y esta opinión desesperada, desesperadísima, la vemos manifestada en el Mensaje dirigido al Congreso Ordinario de 1890, reunido en Quito el 10 de Junio de ese mismo año.

Como el Dr. Flores, pensaba la mayoría de los ecuatorianos, que creía que el ferrocarril, en jamás de los jamases, llegaría a Quito.

Hé aquí la parte del Mensaje en referencia, que lo transcribimos, para confirmar lo que vamos exponiendo.

"VIAS DE COMUNICACION"

No habiendo cumplido sus respectivos contratos los empresarios de los dos ferrocarriles del Sur y del Centro, se ha sometido el asunto a decisión arbitral, según lo estipulado en dichos contratos, y de acuerdo con el

dictamen del Consejo de Estado. Hemos nombrado árbitro por nuestra parte al Sr. Dr. D. Pablo Herrera, y abogado el Sr. Dr. D. Luis Felipe Borja. Antes de esto habíamos hecho explorar entrambas líneas y dispuesto hasta la decisión arbitral y el depósito del producto de las quincenas de aduana, afecto al ferrocarril del Centro.

Tres fueron las causas que motivaron esta resolución:

1^a. Abandono completo de los trabajos, y de lo cual fui á cerciorarme personalmente en Bahía de Caráquez:

2^a. Escaso valor de éstos, que no alcanzaba á responder por lo ya recibido:

3^a. Insuficiencia, según la respectiva Junta de Hacienda, de la fianza dada para los primeros cien mil sueros, y con la cual se pretendió, sin embargo, cumplir la obligación de renovar la fianza que prescribía el contrato, como condición para la entrega de los segundos cien mil sueros.

No se dictó providencia análoga tocante al ferrocarril del Sur, porque debiendo discontinuarse de la fianza, con arreglo al tenor del contrato, el importe de los trabajos ejecutados, éste fué avaluado por el Director de Obras Públicas—(después de hechas todas las deducciones posibles en la cuenta de \$f. 1.076.278.26 que presentó el contratista) en la cantidad de \$f. 681.497.18— que excedía el valor de la fianza del año último y aún al del presente. El abogado que representa al Fisco es el encargado de todas las gestiones legales ante el árbitro para la fijación de esos avalúes, rescisión del contrato ó indemnización de daños y perjuicios.

El Gobierno, de acuerdo con el Consejo de Estado, creyó que la sal no podía recuperarse en virtud de lo estipulado en la contrata, sino por medio del arbitraje, aunque dicha renta no hubiera estado afecta, como lo está, al empréstito de nueve millones de francos, que negoció en París en Febrero de 1889 la Compañía de Obras Públicas de Guayaquil. Y; aún así, procediendo con esta legalidad, es un hecho, muy deplorable por cierto, que

líneas estuvieran en operación y se limitara al capital avaluado por peritos, fijándose un *ultrimum*; y

4º Que los trabajos se dividieran por secciones, cada una con plazo fijo, vencido el cual, sin concluirse la obra, caducará la concesión.

Lo primero que salta á la vista en los enunciados contratos y ferrocarriles es lo poco práctico de ellos, tanto por las mencionadas omisiones, cuanto porque sucede respecto á ello, lo que con nuestras construcciones, que, por lo general, no están en relación con nuestros recursos. De simples caminos de herradura es de lo que necesitaba el país ante todo, y en vez de ellos se pensó en costosas líneas, y se ha gastado de preferencia el dinero en edificios que si bien necesarios, no lo son tanto como los caminos.

Nunca he creído en la pronta conclusión de la carretera, ni menos de los ferrocarriles. Ahora veintinueve años se comenzaron los trabajos de la primera, y se me escribió á Europa que estaría concluida dentro de tres años. Posteriormente, en 1872, se forjaron iguales ilusiones sobre la línea del Sur. No participé entonces de esas ilusiones, como tampoco participé ahora de ninguna respecto de vías férreas, mientras no haya crédito. Y ahí está, para justificar esta opinión, el resultado de los seis contratos para ferrocarriles.

El del Sur, el del Centro, el de Durán, el de Manabí, el de Pailón y el de Baba.

En algunos de esos contratos nada se ha hecho, y, en todo caso, ninguno se ha cumplido, incluso el de Durán á Yaguachi, que aunque en operación, no está terminado como se debe y además adolece de grandes defectos. Entre tanto el Erario ha gastado más de tres millones de sueros, para que la capital quede como antes incomunicada con la Costa.

Esto ha arraigado en mí la convicción muy antigua de que debemos pensar ante lo o y de preferencia en reparar los caminos de herradura existentes, sobre todo el principal entre el Chimborazo y la costa, como los que unen las diversas capitales de provincia desde Loja á Tulcán. SUPO-

NIENDO QUE ILEGUE PRONTO LA ERA DE LOS FERROCARRILES PARA EL ECUADOR, LO QUE DUDO, esos caminos serán siempre útiles, con especialidad los de aquellas secciones (como la de Arenal y Playas), por donde no pasa ninguna de las líneas proyectadas, y que mientras tanto prestan inmenso servicio. Con menos fiebre de ferrocarriles hubiéramos tenido tiempo há por lo menos caminos de herradura, no sólo para el litoral, sino también de un extremo á otro de la República. Somos demasiado pobres para dejar que se destruyan los caminos ya hechos y debemos pensar ante todo en su refección.

Reparar, pues, lo existente, esto es, la carretera y el camino del Arenal á Playas, obras ambas del ilustre García Moreno y que bastarían para immortalizarlo, fué mi primera preocupación. La refección es de la carretera se hicieron por contrata, conforme á la ley, y esto fué causa de que demorase el comienzo de la obra por el término legal para las propuestas y el tiempo posterior que requerían la adjudicación y el perfeccionamiento de las contratas. El camino de Playas á Guaranda no era susceptible de contrata y se hizo por los ingenieros nacionales D. Guallberto Pérez y D. Lino M. Flor, bajo la dirección inmediata del Director de Obras Públicas, á quien hice trasladar á Babahoyo con este objeto.

Es un clamor general de las provincias y aún de varios particulares por nuevos caminos, siendo de notar que cada cual se cree con derecho preferente, aunque no se trate las más veces sino de una mera concepción, desechada por hombres de ciencia ó conocedores de las localidades.—No se tiene en cuenta la escasez de recursos ni que éstos no pueden destinarse sino á los que sean de más utilidad para el mayor número.

Sensible es que nuestra organización política y sobre todo el estado de nuestro crédito, no sean tales que permitan á las provincias hacer lo que las argentinas, que emiten por sus cuentas empréstitos de millones de pesos para sus mejoras locales. Restableciendo nuestro crédito, fácil será proveer á sus necesidades por los mismos medios.



III

Preliminares de la Empresa

Como se ha visto en el capítulo anterior, casi era imposible pensar en la realización del ferrocarril trasandino. Este fue, sin embargo, el sueño dorado del General Alfaro, desde su ascensión al Poder.

Principió, pues, á combatir á los especuladores y mandó practicar serios estudios por la vía de Sibambe, desde el primer momento.

Hé aquí lo que se lee en la página 10 de su Mensaje á la Convención de 1896, para corroborar nuestros asertos:

“El vigor más inquebrantable, la mayor energía de mi Gobierno, no han sido suficientes para triunfar sobre las capciosas y eternas alegaciones empleadas por los fatídicos empresarios de la vía férrea de Chimbo, por mantener el injusto pleito que se ha sostenido contra los derechos de la Nación.

Cuando me hallaba resuelto á emplear todo el rigor de la justicia ejecutiva contra esos pertinaces especula-

dores, convino en una transacción, cuyo resultado fuese la entrega inmediata al Gobierno del ferrocarril, entre Durán y Chimbo, con ciertas restricciones y el pago de las costas procesales á cargo de la Compañía de Obras Públicas, aunque, á decir verdad, la insolvencia de ésta, dejaba sin efecto el cumplimiento del convenio.

Se me ha informado posteriormente que los términos del arreglo son de tal naturaleza que, verificada la liquidación prescrita, el Estado, además de pagar lo que no tiene por qué reconocer, quedaría todavía comprometido con fuerte suma de dinero á favor de los autores de nuestra ruina. Las bases de transacciones han sido suscritas á nombre del Gobierno, de completa buena fé y por falta de conocimientos perfectos en el embrollo: de ahí el que todo esfuerzo de mi parte haya sido estéril sobremanera.

Esto me ha persuadido de una tristísima realidad: si á un Gobierno como el que os dirige la palabra, que ha hecho guerra con energía á quienes de mala fé han especulado con el país, lo burlan sin temor ni respeto á la justicia, ¿qué no habrá consumado antes de ahora si el régimen caído hubo pervertido en los suyos: todo sentimiento de honradez, para aprovecharse de negociaciones siniestras y perdurables?

La Deuda Externa y el ferrocarril de Chimbo, explican suficientemente la perversión de esos gobiernos y lo ilícito del móvil de sus actos administrativos.

El retardo en la solución del pleito con los titulados contratistas, ha impedido al Gobierno dar á los trabajadores del ferrocarril una forma práctica y beneficiosa, consignándoles previamente á la administración de una Junta formada en Guayaquil, con sujetos de indisputable honradez y competencia rentística, que alejaran la venalidad y el fraude, é inspirasen absoluta confianza á la República; en esta forma el ferrocarril será un hecho.

Capitales se consiguen fácilmente para grandes empresas, cuando la inversión de los empréstitos es honra-

da y se sabe que la obra que se construyese es la mejor garantía para el prestamista, sin tomar en cuenta los productos del mismo ferrocarril y las rentas que el Gobierno puede afectar transitoriamente para el pago de un interés moderado, pero que estimule el lucro individual de capitales nacionales y extranjeros que no tardarían en cubrir los gastos y ser atendidos con seguridad en el servicio de intereses.

Va para un año que el Gobierno tiene contratado un buen cuerpo de ingenieros,—dirigido por el señor Müller, profesor de primera clase y ventajosamente conocido por su honorabilidad y competencia,—que se ocupa en ejecutar el trazo de la vía á Sibambe. Levantado científicamente el plano, se sabrá el costo de la obra.

Tanto de Europa como de Norte América, se ha solicitado informes sobre el proyecto ferrocarrilero, y he diferido suministrarles para cuando esté terminado el plano respectivo,

Habiendo honradez, habrá capital de sobra, repito, y la obra se realizará, sin pérdida de tiempo".



IV

Lo que se había hecho hasta el 97

Hemos dicho que el pensamiento de García Moreno, en el 73, fue la construcción de un ferrocarril de vía an-gosta de Durán á Sibambo. ¿Mas quién creyera que en los 24 años transcurridos ni siquiera se había localizado la línea?

¿Quién creyera que sólo después de 24 años viniese á declarar el trazo hecho como imposible?

Esto revela, pues, claramente que, hasta el advenimiento del partido liberal, la idea de ferrocarril no pasaba de ser idea, ó mejor dicho un parapeto de grandes especulaciones.

Por fortuna para el Ecuador, un Gobierno serio y honrado tomó sobre sí una empresa tan ardua en el año 95, y buscó ingenieros competentes, ó sea la base científica por donde se deben principiar todas las obras,

Publicamos á continuación el informe del ingeniero Müller.

En la página 4 de su informe, dice:

SEGUNDO INFORME

Del Sr. J. V. Sigvald Muller, Ingeniero en Jefe
del Ferrocarril del Sur.

Señor Ministro de Obras Públicas:

Desde que dirigí a Ud., en Julio último, mi primer informe general, el progreso de los estudios para el ferrocarril, ha continuado a pesar de la carencia del número suficiente de peones.

La nivelación y las secciones transversales de la pista de la línea, han progresado cerca de diez kilómetros. El río Huagal Faca y sus tributarios han sido cruzados con la línea y llevada esta atrás de "Cadiquingo"; después corta una cuchilla "La Paz", y entra a la gran cuenca del río "Chiguaneay", habiendo cruzado los tributarios "Cruz-yaico" y "Tumbilyaico". Las picas preliminares para cruzar los tributarios "Box", "Gualagpanche" y el "Chiguarca" mismo, han sido cortadas.

Aquí la línea estará en las laderas del gran cerro "Padre-Ureco", el cual por el paso de "Sinchan" (2,817 metros), está unido con Sunicocha, proyección de la gran cordillera al Sur de la línea de los cerros de San Nicolás, y ya tan elevada, que pasará sobre las cuchillas bajas del "Padre-Ureco", entre las cuales están "Zhasmay-grande" y "Zhasntay-pequeño".

Estos son los puntos difíciles del proyecto antiguo donde existe un desnivel de 113 metros entre el trazado, que descendía de Sibambe y el trazado que ascendía hacia Sibambe; cuya dificultad propusieron superarlo por medio de cuatro kilómetros de retrocesos (ZIG-ZAGS).

Mr. Thill en su informe de 1894, página 4^a, dice:

"De las operaciones practicadas en el terreno, resulta: que la parte de la línea no trabajada, es decir, la parte comprendida entre los dos puntos mencionados [12 k. - 300.50 k. 600] tiene una longitud de 32.500 metros, y que la diferencia de altura entre estos mismos puntos, es de 1.162 metros. Adoptada la pendiente máxima del tres por ciento, se necesita una distancia horizontal de 38.700 metros, los cuales deben ser desarrollados en zig-zag. Este ha sido trazado en las laderas de San Roque (Padre-Ureú) entre los kilómetros 35 y 49; mas admitida la pendiente del tres por ciento, no es posible que ella sea invariable en toda la extensión de la línea, como se ha pretendido en el proyecto de la antigua empresa. Cuando los radios de las curvas son pequeños, es preciso establecer cierta relación entre ellos y la pendiente, á fin de que la resistencia que ofrecen los carros á la tracción, sea, más ó menos, la misma en todo el trayecto; por ejemplo, á una curva de sesenta metros de radio de 0.03 por metro de pendiente, la resistencia es más ó menos lo mismo que una curva de radio grande ó en una línea recta de 0.03 por metro de pendiente. Y como las curvas de radio pequeño, constituyen cuando menos la mitad de la línea de que voygo hablando, es indispensable aumentar, aproximadamente, 7.800 metros á la distancia horizontal, lo que produce una distancia total de 46.500 metros, que deben trabajarse, de los cuales 14.000 deben ser comprendidos en zig-zag".

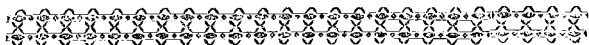
Mr. Thill tiene razón en esto, pero, puesto que ni los cuatro kilómetros de retrocesos originales, ni los diez kilómetros adicionales pueden extenderse en parte alguna del trayecto, el remedio se hace prácticamente imposible. Los cuatro kilómetros en Zhasmay son completamente impracticables.

Mr. Thill en lo precitado, sólo informa sobre la parte que no ha sido trabajada en lo absoluto, entre el kilómetro 12.300 y el 50.600 que está cerca de Pagma, y no hace referencia alguna á la línea antigua entre "Pagam"

"Sibambe" y "Cucacán, cuyos 30 kilómetros están viciados por el mismo sistema erróneo, con la *gradient* continua de tres por ciento, aún las curvas. Como en la realidad un *gradient* de tres por ciento en una curva de sesenta metros de radio, es equivalente á cuatro por ciento en línea recta, si aceptamos este desnivel continuando, sería imposible que los trenes corrieran sobre un camino así construido, puesto que indispensablemente son necesarios paraderos de *gradient* mínima para estaciones de tráfico, de aguada, de provisión, de combustible, etc., etc., donde las máquinas á la salida puedan tomar impulso para continuar la marcha. Esto no podrá hacerse ni aún en una *gradient* continua de tres por ciento. Además de esto, la parte del ferrocarril de "Pagma", "Sibambe" y "Cucacán" tiene dos sistemas de retrocesos inadmisibles, donde los trenes tendrán que ascender y descender por largas distancias, con los carros de carga y pasajeros delante de las máquinas. También esta sección de la línea tiene casi la mitad de su extensión en curvas, y por lo tanto, 15 de los 30 kilómetros tienen que reducirse del tres por ciento al 2 por ciento, dando así por resultado un nuevo desnivel de 150 metros próximamente, los cuales tendrán que desarrollarse en 7.500 kilómetros adicionales de línea, con *gradients* conforme con las de las curvas, lo cual es absolutamente imposible.

La línea Pagma—Sibambe—Cucacán, es por lo tanto, inútil y de ninguna importancia. No puede, según las razones dadas, usarse. Aún si se pudiere usar, es una línea muy mala para el tráfico mismo. Hay construidos unos pocos estribos para los puentes; pero, como regla casi invariable, es sólo el trabajo de tierra el que se ha llevado á cabo, y para obtener éstos, abundantes y fáciles de ejecución, se ha trazado la línea tocando la superficie, donde no hay sino que poner á un lado la tierra suave. Por lo menos, así parece. En los lugares donde ha habido necesidad de practicar cortes, se ha escarbado solamente la tierra suave á ambos extremos de estos. El trabajo costoso y pesado de piedra en el centro de estos cortes, en ningún caso ha tocado para nada.

Con todo, como el Estado no ha pagado por estos trabajos útiles, no hay una pérdida pecuniaria para él; pero sí la enorme de 24 años. Debe, pues, tenerse gran cuidado, de que semejante cosa no se repita en lo futuro.



MENSAJE ESPECIAL

sobre la obra del ferrocarril del Sur, dirigido á la
Convención Nacional por el Presidente interino
de la República, general D. Eloy Alfaro.

Señor Presidente de la Convención Nacional:

En el Mensaje que dirigí á la Convención Nacional, dándole cuenta del movimiento administrativo de la República, durante el tiempo en que ejercí la Jefatura Suprema, tracé, á grandes rasgos, la historia de las especulaciones escandalosas y del peculado infame de que fué víctima la grandiosa obra del ferrocarril del Sur.

Vinculado como está en ella el porvenir de la Nación, en todos sus ramos de su actividad mercantil, agrícola é industrial, vuelvo á llamar la atención de los Representantes del pueblo para que, con su ilustración y patriotismo, escogiten los medios de llevar á feliz término la empresa comenzada, por exigirlo así, no solamente la conveniencia nacional, sino el buen nombre y prestigio de la noble causa de la libertad

y el progreso que defendemos con inquebrantable perseverancia y con fe ciega, en el triunfo definitivo de la justicia y la civilización, sobre el abuso y la barbarie.

El informe del Ingeniero en Jefe, Mr. Müller, encargado por mi Gobierno del estudio y trazo de la línea, y que acompaño á este Mensaje especial, llevará á la Cámara el convencimiento de la practicabilidad del ferrocarril en condiciones mucho más favorables de las que generalmente se creía, pues pueden vencerse las grandes dificultades que, anteriores é incompletos estudios de pura especulación, habían dejado entrever.

Línea fácil, segura y económica nos promete el informe en que me ocupo: así es que la altura de miras de los diputados de la Nación hará lo demás, para que, al volver de pocos años, los pueblos todos de la República, unidos con lazo de hierro, consoliden la unidad nacional que hará desaparecer el provincialismo y levantará al país de su postración económica, abriendo al esfuerzo individual nuevos y más hermosos horizontes.

En el mundo moderno y en la civilización que alcanzamos, es necesario proscribir el empirismo en todos los ramos de la administración, porque él malogra toda honrada labor, ó da margen al abuso y á la especulación con detrimento de los caudales del pueblo.

Increíble parece, señor Presidente, que las últimas administraciones hubieran celebrado contratos á la gruesa ventura sin saber lo que tenían entre manos, y sin acometerse á la ciencia llamada á establecer la verdad.

De allí el robo inicuo de que ha sido víctima nuestro Tesoro, explotado por los mismos á quienes la ley encargaba su custodia.

Especuladores sin conciencia celebraron esos contratos, con la única mira de ganar grandes comisiones y dejar burlada la credulidad de tantas personas honorables que, de dentro y fuera de la República, contribuyeron con sus capitales á la redención económica del país.

Por esta razón, juzgo absolutamente indispensable, para celebrar contratos definitivos, que la ciencia pro-

nuncie primero su última palabra, á fin de poder negociar, sobre base sólida y con éxito ciego.

Pero, como mientras los estudios científicos se terminan, el Gobierno no puede ni debe cruzarse de brazos, opino porque le autorizéis á continuar la obra con los recursos que tengáis á bien disponer; pues, bien puede hacerse mucho en la parte que no ofrece dificultades del otro lado de Chimbo.

En el firme propósito de proseguir los trabajos del ferrocarril, hice venir del extranjero seiscientas toneladas de rieles que están en Durán, esperando de la Convención Nacional esta palabra entusiasta: **ADELANTE!**

Las rectificaciones que hay necesidad de hacer al trazo hecho por los anteriores contratistas, han impedido al Gobierno poner manos á la obra; pero, como es fácil vencer esos inconvenientes, no debemos perder un tiempo tan precioso.

Los principios de la ciencia nos enseñan que en las grandes Empresas Nacionales, generalmente los gobiernos no son buenos administradores, porque sus ocupaciones múltiples no les permiten entrar en ciertos detalles y fiscalizarlo todo. En esta virtud, yo no vacilaría en confiar el éxito del ferrocarril á una comisión honorable, compuesta de hombres patriotas, probos y de fortuna, que se encargase de allegar los capitales de que habemos menester para la construcción de la obra redentora y de escogitar los mejores medios de llevarla á cabo.

Los Poderes Legislativo y Ejecutivo, en los respectivos casos, se resolverían, como es natural, la facultad de aprobar ó desechar los contratos; pero la comisión administraría, con entera independencia, á fin de ofrecer á todos, la más completa garantía de honradez y competente manejo.

Esa comisión podría componerse, en mi concepto, de las siguientes personas que inspirarían confianza al capital extranjero y al nacional:

Señores: Ignacio Robles, I. G. Roca, Eduardo M. Arosemena, Homero Morla, Enrique Seminario, Lautaro Aspiazu, Nicolás Norero, Eduardo Rickert y Pedro Pablo Gómez, agregándose un igual número de suplentes que podrán ser los señores siguientes:

Vicente Sotomayor y Luna, Guillermo López, Luis A. Dillon, Antonio Madinyá, Francisco J. Coronel, Carlos Alberto Aguirre, Lisímaco Guzmán, Sixto Ballén y Samuel Koppel.

Firmemente persuadido estoy, señor Presidente, de que confiada la administración del ferrocarril á una comisión como la que acabó de indicar, los capitales extranjeros vendrán al país á buscar colocación provechosa y engrandecer la República.

Toca, pues, á los Representantes del pueblo, señalar, por lo pronto, los fondos necesarios para que el Gobierno pueda continuar la obra.

Terminados los estudios científicos, el Poder Legislativo destinará al ferrocarril rentas seguras que puedan ser pignoradas para allegar los fondos que se necesita para llevar á feliz remate, ya por cuenta de la Nación ó ya por Empresa particular, como mejor convenga á los intereses públicos.

Algún dinero costará la grandiosa obra; pero habiendo honradez, los millones sobrarán y la patria renacerá, como el fénix, de sus propias cenizas.

No tengo que encarecer á Ud., señor Presidente, este Mensaje especial, porque todos los ecuatorianos estamos convencidos de que, sin ferrocarril no es posible el verdadero y rápido progreso nacional.

A petición del Ingeniero Mr. Müller, nombré una comisión compuesta de los señores Emilio Estrada, C. Thill y Rafael Ontaneda para que examinara los trabajos hechos y la ruta que debía seguir el camino., Acompaño á este Mensaje el informe de dicha comisión.

Las ofertas que de capitales de Europa y los Estados Unidos del Norte, ha comenzado á recibir mi Gobierno, me demuestran que el mundo comercial, buscando la manera de invertir sus caudales con seguridad y provecho, se interesa por la prosperidad del Ecuador, porque tiene confianza en la rectitud de miras y en la honorabilidad de la nueva administración.

Si los diputados del pueblo, como lo espera la Nación entera, dan á este asunto vital para la República, toda la importancia que realmente tiene, y rodean al proyecto del prestigio que necesita para infundir la confianza general, la anhelada construcción del ferrocarril será la página más hermosa del Partido Liberal.

Señor Presidente.

Eloy Alfaro.

El Ministro de Obras Públicas,

J. de Lapierre.



VI

CONTRATO DEL FERROCARRIL

Acogido favorablemente el Mensaje del General Eloy Alfaro á la Asamblea Liberal de 1896, presentóse á su estudio el proyecto del Sr. Archer Harman, el mismo que lo publicamos á continuación, para que las naciones extranjeras se formen juicio de él y pronuncien su fallo, con conocimiento de causa, ante los ataques desatentados de cierta prensa espúrea, que ha procurado en toda época desacreditarlo con fines proditorios. Lo que es en el Ecuador, los verdaderos patriotas estiman en lo que vale este contrato; pero hay muchos ignorantes que lo atacan sin conocerlo y lo rechazan como ruines para el Ecuador. En capítulo aparte trataremos de los argumentos especiosos que se han empleado con tan místico fin.

CONTRATO DEL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, á catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, ante mí el Escribano público Francisco Valdez y testigos que suscriben, se presentaron en la Sala del

Despacho del Ministerio de Hacienda, por una parte, el Sr. Dr. D. Ricardo Valdivieso, y por la otra, el Sr. Archer Harman, personas idóneas, á quienes conozco, y de ello doy fe. *Otorgan:* que el primero, como actual Ministro de Hacienda, Encargado del Despacho de Obras Públicas, cuya autorización se agrega á este Registro, y el Sr. Archer Harman, por sí y á nombre de los señores Peter Cooper Hewitt y T. H. Powers Farr, elevan á escritura pública el Contrato del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, en los términos siguientes:

ARTICULO PRIMERO

Archer Harman, por sí y en representación *de sus asociados*, organizará una Compañía de Ferrocarril en los Estados Unidos de América, la que se compromete á tomar á la par las acciones y el Stock preferido que en adelante se mencionan y describen; á proporcionar el dinero en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y peso en uso actualmente, desde el puente de Chimbo hasta Quito; poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chimbo, y hacer, además, la conexión conveniente entre Durán y Guayaquil, con una estación principal en la ribera del río del lado de Guayaquil, incluyendo estaciones, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil, para el servicio exclusivo del ferrocarril.

ARTICULO SEGUNDO

El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza con sus entradas de Aduana, la suma de *doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano*, representada en las acciones que se emitirán, sujetándose únicamente á la garantía preceptuada en el presente artículo. Esta garantía se constituye, tanto sobre el capital como sobre los intereses, á razón del seis por ciento al año de interés y el uno por ciento anual para fondo de amortización, cuyos valores se pagará al Fideicomisario que se establece en la cláusula tercera. Se hace constar que el Gobierno tiene pignoradas sus rentas de Aduana por las

siguientes cantidades, pagaderas mensualmente en esta forma:

Deudas consolidadas por el Gobierno del Ecuador á los Bancos del Ecuador y Comercial y Agrícola, amortizables en siete años, treinta y seis mil setecientos veintidós sucres ocho centavos, 36.721,08.— Deudas activas con los mismos Bancos, amortizables en dos y medio años, más ó menos, treinta y cuatro mil quinientos ochenta y tres sucres treinta y tres centavos, 34.583,33.— Para el pago de la Deuda Externa, treinta y tres mil trescientos treinta y tres sucres, treinta y tres centavos, 33.333,32.— Total. Ciento cuatro mil seiscientos treinta y siete sucres setenta y cuatro centavos. \$1. 104,637,74.

Las sumas anteriores tienen prioridad, por principal é intereses, por los períodos expresados, sobre la garantía constituida en el presente Contrato; teniéndose entendido que las rentas de Aduana actualmente, son de cuatro millones al año. Terminados que sean dichos períodos, el Gobierno conviene en dar la prioridad á la garantía que se estipula en este Contrato, sobre toda su renta de Aduana, habiendo previamente pagado las cantidades antedichas. La Compañía del Ferrocarril, debidamente autorizada por el Gobierno, otorgará como garantía adicional, una primera hipoteca sobre el Ferrocarril construido entre Durán y Chimbo, y sobre la parte que se construya, así como todas las propiedades anexas al Ferrocarril, incluso equipos, muelles y factorías, etcétera, á que hace referencia el artículo primero.

Se emitirán acciones principales por un valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano, que es la suma garantizada por el Gobierno del Ecuador, de la manera aquí prevista. Las acciones principales serán pagaderas en treinta y tres años en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y peso, en uso actualmente. Dichas acciones principales se emitirán en un sólo día, ó sea en una misma fecha, y serán firmadas por los empleados competentes de la Compañía del Ferrocarril, con los sellos oficiales respectivos, y refrendadas por el Ministro de Hacienda y Crédito Pú-

blico del Gobierno del Ecuador. En cada título constará que el capital é intereses están garantizados por el Gobierno del Ecuador con renta de Aduana y una hipoteca sobre el Ferrocarril, sus propiedades y pertenencias en él, incluso todo el material, muelles, factorías, adquiridos ó por adquirir. Verificada la emisión, las acciones serán depositadas en poder de una compañía de Crédito ó Banco de buen Crédito de la ciudad de Nueva York, ó en cualquiera otra que sea á satisfacción del Gobierno del Ecuador. Dicha Compañía del Crédito ó Banco, certificando la legitimidad de cada acción, las entregará á la Compañía del Ferrocarril, en la forma estipulada en el artículo sexto, y de acuerdo con las necesidades de la construcción de la obra.—El Stock preferido que se erigita de acuerdo con lo estipulado en el artículo veintiséis de este Contrato, será depositado en el Establecimiento de Crédito ó Banco, á la vez que lo sean las acciones principales, y será entregado en la forma prevista en el artículo sexto.

ARTICULO TERCERO

La Compañía de Crédito ó Banco de que trata la cláusula anterior, será el Agente Fideicomisario de las partes contratantes y de los tenedores de acciones principales.

El interés del seis por ciento anual y el uno por ciento del fondo de amortización sobre el valor de estas acciones principales, serán pagados á la Compañía por el Gobierno del Ecuador, con treinta días de anticipación á cada semestre vencido; debiendo hacerse los pagos en oro americano, de la manera antes mencionada, en las ciudades de Nueva York, Londres, París, Amstordam ó Frankfort (sobre el Main), según convengan las partes contratantes. Los pagos se continuarán haciendo hasta la completa cancelación del valor que representan las acciones principales, como en adelante se establece. Cada acción llevará sesenta y seis cupones semestrales, representando cada uno el valor correspondiente al seis por ciento de interés al año en seis meses.

ARTICULO CUARTO

Una vez que este contrato principie á surtir sus efectos, y hecha la emisión de acciones con los requisitos acordados adelante, estando debidamente grabadas y litografiadas, como también firmadas (las firmas sobre los cupones podrán ser grabadas ó litografiadas) y entregadas al Establecimiento de Crédito, ó Banco de que trata la cláusula segunda, y habiendo el Gobierno cumplido la obligación estipulada en el artículo trece, la Compañía del Ferrocarril depositará á la orden del Gobierno del Ecuador, en un Establecimiento de Crédito ó Banco, en cualquiera de las ciudades antes mencionadas, á satisfacción del Gobierno del Ecuador, la suma de quinientos mil pesos oro americano, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

Dicha suma de quinientos mil pesos oro americano, previo consentimiento y probación de las partes contratantes, podrá invertirse en buenas seguridades, según aviso del Gobierno del Ecuador y con su aprobación. — Esta suma ó las seguridades en que haya sido invertida, pasarán nuevamente á poder de la Compañía, tan pronto como el Ferrocarril haya sido concluido hasta Quito.

ARTICULO QUINTO

El costo aproximado de la obra del ferrocarril, es como se detalla en seguida.

Presupuesto del costo aproximado de cada milla de ferrocarril, desde Guayaquil hasta Quito, incluso ochocientos treinta puentes, más ó menos, estaciones, vapores, muelles, desvíos y ferrocarril de Durán á Chimbo mejorado, estudios, planos, localización de líneas, etcétera, precio convenido como costo total de la obra del ferrocarril:

Quito á Tamba Chasquí, cincuenta y un millas, á treinta mil quinientos sucres: un millón quinientos cincuenta y

cinco mil quinientos sucres, que se margi- nan, respectivamente	51 m. St.	30.500	St.	1'555.500
Tambo Chasqui à Mocha, sesenta y ocho millas, à treinta y un mil doscientos sucres: dos millones ciento veintidós mil seiscien- tos sucres.	68 m.	„	„	2'121.600
Mocha à Cajabam- ba, treinta y nueve millas à cuarenta y seis mil sucres: un millón setecientos no- venta y cuatro sucres	39 m.	„	„	1'794.000
Cajabamba à Gua- mote, veintidós millas à veintisiete mil su- cres: quinientos no- venta y cuatro mil sucres.	22 m.	„	„	594.000
Guamote hasta fin de Carretera, cuaren- ta millas, à cincuen- ta y un mil sucres: dos millones cuarenta mil sucres.	40 m.	„	„	2'040.000
Fin de Carretera hasta Chimbo, ochenta millas, à sesenta y un mil sucres: cuatro millones ochocientos ochenta mil sucres....	80 m.	„	„	4'880.000
Ramal à Riobam- ba, diez millas, à veinte mil sucres: doscientos mil sucres	10 m.	„	„	200.000
Ramal à Ambato, dos millas, à veinte mil sucres: cuarenta				

mil sucres.	2 m.	Sl.	20.000	Sl.	40.000
Desvíos, diez y ocho millas, á veinte mil sucres: trescientos sesenta mil sucres . . .	18 m.	,,	20.000	,,	360.000
Suma.	330 m.				
Treinta estaciones en la vía del Ferrocarril, á quinientos sucres: quince mil sucres		,,	500	,,	15.000
Estación en Quito, diez mil sucres.				,,	10.000
Reparaciones del Ferrocarril de Chimbo á Durán: setecientos veinte mil sucres				,,	720.000
Vapores, muelles y estación en Guayaquil, cuatrocientos mil sucres.				,,	400.000
Equipos, material rodante, etc: seiscientos mil sucres.				,,	600.000
Estudios, localización de líneas é inspección de la obra: seiscientos cincuenta y dos mil ochocientos sucres				,,	652.800
Contingencias, cinco por ciento, setecientos noventa y nueve mil cien sucres				,,	799.100
Total del presupuesto: diez y seis millones setecientos ochenta y dos mil sucres.				,,	16'782.000
Valor del Ferrocarril					

rril de Durán a Chimbo: setecientos cincuenta mil sueres... S/. 750.000

Oro Americano: Total: diez y siete millones, quinientos treinta y dos mil sueres „ 17'532.000

Este costo está representado del modo siguiente:

Primero. Doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, en acciones principales, que se emitirán debidamente garantizadas, como está previsto en este contrato. S/. 12'282.000

Segundo. Cinco millones, doscientos cincuenta mil pesos de Stock de preferencia, que emitirá la Compañía del Ferrocarril y asegurará de la manera prevista en este contrato. „ 5'250.000

ARTICULO SEXTO

El monto total de las acciones principales del Stock preferido, que deben ser entregados a la Compañía para la construcción del Ferrocarril y de sus muelles, diques, factorías, equipos, etc., etc., y para el pago de las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo, es, como queda dicho, y por las sumas que se expresan en esta cláusula.

El Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril, quien será nombrado de acuerdo con el Gobierno, actuará

como avaluador de los trabajos é impartirá las órdenes respectivas, con la autorización del Ministro de Obras Públicas, á la Compañía de Crédito ó Banco, para la entrega de acciones principales y del Stock de preferencia, á la Compañía del Ferrocarril. Sin dicha autorización del Ministro de Obras Públicas, por escrito, la Compañía de Crédito no deberá entregar ninguna acción.

Los cupones que hayan vencido antes de la entrega de las acciones, se cortarán y se entregarán cancelados al Gobierno del Ecuador, sin desembolso alguno para éste, y el interés sobre el siguiente cupón, hasta la fecha de la entrega de la acción correspondiente, se liquidará por los días transcurridos, y al Gobierno del Ecuador se le acreditará la cuota que le corresponde.

La entrega de acciones á la Compañía del Ferrocarril, en la forma prescrita adelante, se hará para los pagos que se expresan en seguida:

Primero. Un millón de pesos en acciones principales y cuatrocientos veinte mil en acciones del Stock preferido, para el costo de estudios, planos, mapas, localización de líneas, acciones y obras preliminares de construcción. Sp. 1.000.000 Sp. 420.000

Segundo. Setecientos cincuenta mil pesos en acciones principales, para pagar al Gobierno del Ecuador las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existente entre Durán y Chimbo " 750.000

Tercero. Un millón doscientos veinte mil pesos en acciones principales y seiscientos mil pesos en acciones del Stock preferido, para reparaciones, material y mejoras de la línea entre Durán y Chimbo y sus conexiones con

Guayaquil	"	1.220.000	\$t. 600.000
<p>Cuarto. Setecientos mil pesos en acciones principales y doscientos ochenta mil pesos en acciones del Stock preferido, para la construcción de muelles, estaciones y diques ferreos en Guayaquil</p>			
	"	700.000	" 280.000
<p>Quinto. Cuatro millones quinientos mil pesos en acciones principales y dos millones doscientos veinte mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán proporcionalmente ó irán entregándose á la Compañía del Ferrocarril por cada milla de Ferrocarril que se principie entre Chimbo y Guamote</p>			
	"	4.500.000	" 2.220.000
<p>Sexto. Tres millones quinientos cincuenta mil pesos en acciones principales y un millón quinientos mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán ó irán entregándose á la Compañía del Ferrocarril, por cada milla de Ferrocarril que se principie entre Guamote y Quito.</p>			
	"	3.550.000	" 1.500.000
<p>Séptimo. Doscientos mil pesos en acciones principales y ochenta mil en acciones del Stock preferido, para la construcción de un ramal de la línea principal hasta</p>			

Riobamba	"	200 000	80.000
Octavo. Trescientos sesenta y dos mil pesos en acciones principales y ciento cincuenta mil en acciones del Stock preferido, para la compra de material rodante, construcción de depósitos, factorías, estaciones, corrales onseres y útiles que se requieran	"	362.000	" 150.000
Correspóndele, pues, al Gobierno y á la Compañía del Ferrocarril doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, valor de las acciones principales y cinco millones doscientos cincuenta mil pesos á la Compañía del Ferrocarril en acciones del Stock preferido, lo que da diez y siete millones quinientos treinta y dos mil pesos ero, valor presupuesto como costo total de la obra	"	12.282.000	" 5.250.000
			S[. 17.535.000

ARTICULO SEPTIMO

El Gobierno del Ecuador conviene en pagar á la Compañía del Ferrocarril, además del seis por ciento anual de intereses y el uno por ciento anual de amortización, cualquier déficit que resultare en los gastos de explotación del Ferrocarril, deducida la entrada bruta que produzca el tráfico de la línea, á contar desde que la Compañía emprenda en los trabajos de construcción hasta seis años después de puesto el Ferrocarril en Quito.

gaciones del Gobierno para el pago de interés, amortización y principal, quedando libre la República de la garantía estipulada en este contrato sobre los derechos de Aduana.

Se entiende que cuando el exceso de los rendimientos del Ferrocarril alcancen á cubrir el dividendo del siete por ciento del Stock preferido, así como los intereses y fondo de amortización, que serán cubiertos por la misma Compañía, quedando sólo obligado el Gobierno á completarlos, cuando el exceso de las entradas no llegue á cubrirlo.

Respecto al dividendo sobre el Stock de preferencia, queda entendido que el Gobierno no contrae obligación ni compromiso alguno.

ARTÍCULO TRECE

Las sesenta y cinco millas del Ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo, serán transferidas por el Gobierno con título saneado, á la Compañía del Ferrocarril, tan pronto como ésta se organice, libre de toda clase de reclamación y gravamen, y el valor estipulado en el artículo sexto será pagado por la referida Compañía del Ferrocarril, en acciones principales de la Empresa. Estas acciones las depositará el Gobierno en poder del Banco ó Establecimiento de Crédito, de la manera estipulada en el artículo segundo, en calidad de garantía adicional que otorga el Gobierno del Ecuador para el fiel cumplimiento de este contrato.

ARTÍCULO CATORCE

El Gobierno del Ecuador asegurará á la Compañía, en toda la extensión de la línea, desde Durán hasta Quito, el dominio legal sobre los terrenos necesarios para oficinas, estaciones, talleres, corrales, muelles y factorías en cada pueblo y ciudad, incluyéndo Quito y Guayaquil, libre de todo costo, para el servicio del Ferrocarril; pero en el caso de que el Gobierno no sea dueño de dichos terrenos, hará la expropiación á costa de la Compañía.

ARTICULO QUINCE

El Gobierno dará la preferencia á la Compañía, en igualdad de condiciones, respecto á terceros, para la explotación de las minas de carbón y otros minerales, de acuerdo con las leyes sobre la materia, en cuanto se refiera á minas que se encuentren dentro de veinte millas de cada lado del Ferrocarril, en toda su extensión de Durán á Quito.

ARTICULO DIECISEIS

El Ferrocarril estará concluido dentro de seis años, desde la fecha de este contrato, perdiendo de lo contrario la Compañía del Ferrocarril el depósito de los quinientos mil pesos oro, ó la parte que esté en depósito en la fecha que ocurra esta falta y todos sus derechos y acciones. Si el atraso proviniere de que la Compañía ha estado impedida de cumplir el contrato por efectos de revolución, guerra internacional, temblores ú otras catástrofes naturales, ó epidemias, será prorrogado el plazo, en estos casos, tres veces más del tiempo que haya durado la interrupción.

Este artículo no afecta en nada á los derechos de tenedores de acciones, á virtud de la hipoteca extendida á favor de ellos.

ARTICULO DIECISIETE

Si la Compañía del Ferrocarril no principia los trabajos de construcción dentro de un año, desde la fecha de ratificación de este contrato por ambas partes, pagará al Gobierno una multa de cinco mil pesos oro, por cada mes de demora; y si al espirar el segundo año, la compañía no ha principiado aún la obra, perderá á favor del Gobierno del Ecuador el monto del depósito en oro que exista constituido en garantía y se considerará rescindido este contrato. Este artículo no afecta los derechos de los tenedores de acciones á virtud de la hipoteca otorgada á favor de ellos.

ARTICULO DIECIOCHO

Concluido el Ferrocarril, la Compañía lo explotará por un periodo de setenta y cinco años, espirados los cuales, el Ferrocarril, en perfecto estado de servicio, con todas sus pertenencias y demás propiedades, pasará á ser propiedad de la Nación, sin ningún gravamen.

Exceptúanse los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro, del Stock preferido, cuyos dividendos se seguirán pagando en la forma estipulada en la cláusula doce, hasta que el Gobierno del Ecuador compre á la par las acciones de dicho Stock preferido; derecho de compra que se le reconoce al Gobierno, siempre que se hayan pagado todos los dividendos que le corresponden hasta el término del periodo fijado en este artículo.

ARTICULO DIECINUEVE

El Gobierno del Ecuador prestará á la Compañía del Ferrocarril toda protección antes y después de concluida la obra, y por todo el periodo de sesenta y cinco años estipulado en este contrato; y en caso de que cualquiera propiedad del Ferrocarril sea destruida ó deteriorada por motines ó fuerza militar, promovida por ciudadanos ecuatorianos, la compañía será reembolsada por el Gobierno de todo el monto de la pérdida del daño sufrido, tan pronto como los perjuicios se justiprecien por peritos nombrados por ambas partes.

ARTICULO VEINTE

La tarifa del Ferrocarril por fletes y pasajes será acordada posteriormente entre el Gobierno y Archer Harlan.

La tropa armada y de Policía, conduciendo presos y comisiones del servicio, pagará la mitad del pasaje y en com... Los Jefes y Oficiales y demás empleados de tercera clase. Los... comisión, pagará el medio pasaje de primera clase, previa presentación de respectivo pasaporte

Todos los artículos pertenecientes al Gobierno y á

las Municipalidades pagarán la mitad del precio de tarifa, y las órdenes para estos casos serán firmadas por la autoridad civil ó militar del lugar de la procedencia de las personas ó artículos.

ARTICULO VEINTIUNO

Todos los puentes, cercas, canales y caminos particulares que tengan que atravesar la línea del ferrocarril, quedarán restablecidos tan pronto como sea posible para la Compañía, de manera que los propietarios no sufran perjuicio de consideración.

El Gobierno franqueará á la Compañía, gratis, el uso de los puentes y caminos que le pertenezcan en toda la extensión de la línea, y en donde sea practicable el uso de ellos.

ARTICULO VEINTIDOS

Todo el material rodante para el tráfico del Ferrocarril será de los mejores modelos y en cantidad suficiente para cubrir las exigencias de un buen servicio, debiendo haber coches para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

ARTICULO VEINTITRES

En cada tren habrá un departamento con la suficiente capacidad para que en él viaje un empleado que conduzca libremente, y sin pagar nada, toda la correspondencia postal.

ARTICULO VEINTICUATRO

Se pondrán trenes expresos, gratis, siempre que viajen el Presidente ó Vicepresidente de la República ó los Ministros de Estado.

Los Senadores y Diputados de la República, también, tendrán Pasaje libre en los trenes del Ferrocarril.

ARTICULO VEINTICINCO

En cualquier tiempo el Gobierno puede hacer suyo el Ferrocarril, pagando antes de su vencimiento el valor de las acciones emitidas; pero en este caso, si fueren pagadas antes de terminar quince años desde la fecha de este contrato, los Tenedores de dichas acciones recibirán el premio del diez por ciento sobre el valor de dichas acciones, en compensación de la pérdida que sufran al verse obligados á cancelarlas antes del vencimiento. Terminado dicho período de quince años, el Gobierno tendrá el derecho de comprar las referidas acciones á la par.

En el caso de que el Gobierno entre en posesión de dichas acciones, percibirá el siete por ciento anual de las utilidades netas del Ferrocarril que antes se pagaba á los Tenedores principales, y después de cubiertos todos los dividendos que corresponden al Stock preferido.

ARTICULO VEINTISEIS

La Compañía emitirá un Stock por valor de doce millones doscientos y dos mil pesos oro, representados en acciones á la par de cien pesos cada una. De dicho Stock, habrá cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, oro, que tendrán el título de preferidas, con un interés acumulativo del siete por ciento anual, como dividendo de las utilidades de la Compañía de la manera prevista en el artículo doce.

Dichos cinco millones doscientos mil pesos del Stock preferido, serán emitidos por la Compañía del Ferrocarril á favor de Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos se convengan. El saldo de siete millones treinta y dos mil pesos, será Stock común, del cual cuarenta y nueve por ciento corresponderá al Gobierno y le será debidamente entregado, y cincuenta y uno por ciento será entregado á la Compañía del Ferrocarril por Archer

Harman y sus asociados, sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos acuerden.

Archer Harman y sus asociados ó sucesores ó representantes legales, tendrán el derecho de ceder el dividendo que les corresponde sobre sus acciones, de las primeras utilidades netas del Ferrocarril sobre los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos de Stock preferido, será acumulativo, y dichos dividendos, con el seis por ciento de interés anual, será garantizado por el Ferrocarril y todas sus pertenencias, etcétera, después que hayan sido pagadas las acciones principales.

ARTICULO VEINTISIETE

Las controversias ó desacuerdos que surgieren entre las dos partes contratantes, serán resueltos por el Presidente del Ecuador y el de los Estados Unidos; y si éstos no se pusieren de acuerdo, ó no aceptaren el cargo de árbitros, nombrarán cada uno un árbitro para que resuelva toda dificultad; y si estos tampoco se pusiesen de acuerdo, los mismos Presidentes nombrarán un tercero en discordia.

ARTICULO VEINTIOCHO

Las oficinas de la Compañía estarán situadas en la ciudad ó ciudades que se acuerde entre el Gobierno y la Compañía.

ARTICULO VEINTINUEVE

El Ferrocarril no se constituirá, en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas, debiendo ser de vía permanente para un ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades por un buen tráfico.—Las gradientes no deberán pasar en toda la extensión de la línea, de un término medio de tres por ciento, y el promedio de las curvas no será menos de de sesenta grados.

El trazo y localización de la línea será aprobado por el Ingeniero en Jefe.

Los rieles serán de acero, forma T, y no tendrán un peso menor de cincuenta libras por yarda.

ARTICULO TREINTA

Para los efectos de la cláusula décima, la Compañía del Ferrocarril ó sus Agentes presentarán al Cónsul del Ecuador donde se hagan las compras de materiales, ó á cualquiera de sus representantes destinados al efecto, las facturas originales de la casa ó fábrica vendedoras, en vista de las cuales certificará dicho Cónsul ó representante la efectividad de la compra ó contrata que servirá de precedente, sin la cual no podrá hacerse la introducción libre por las Aduanas de la República.

Los Cónsules ó Agentes del Ecuador no cobrarán derechos consulares en dichos casos.

ARTICULO TREINTA Y UNO

Dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.

ARTICULO TREINTA Y DOS

El Gobierno del Ecuador autoriza á Archer Harman y sus asociados, antes de la organización de la Compañía y á la misma Compañía, para traspasar este contrato con los mismos derechos y las obligaciones y seguridades aquí estipuladas para los transferidos, quienes gozarán de reputación y crédito. La transferencia no podrá hacerse, sin aprobación del Gobierno del Ecuador.

ARTICULO TREINTA Y TRES

Este contrato, antes de ser obligatorio á las partes, será sometido á la deliberación y aprobación de los señores Peter Cooper Hewitt, T. H. Powers Farr y Archer Harman, y si éstos hicieran algunas observaciones, ó rehusaren aceptar algunas cláusulas ó condiciones, las pondrá en conocimiento del actual Jefe del Ejecutivo, en el término de noventa días fijos, quien contestará

aceptándolas ó rechazándolas, dentro de los sesenta días de recibidos los pliegos, á menos que no llegue á nuevo acuerdo. Rechazado éste, se tendrá por insubsistente el contrato. Si espirados los noventa días, no se ha recibido noticia de la objeción á las condiciones estipuladas, se tendrá por ratificado el contrato, en todas sus cláusulas.

ARTICULO TREINTA Y CUATRO

El Gobierno del Ecuador representará en el Directorio de la Compañía, la tercera parte de las decisiones, hasta que sea pagado el capital; caso el cual, llegado que sea, representará el Gobierno la mitad del número de directores hasta la espiración de los setenta y cinco años estipulados.

El Gobierno nombrará la persona que deba representarlo en el Directorio de la Compañía en Nueva York, ó donde resida.

ARTICULO TREINTA Y CINCO

Se entiende que Archer Harman y sus asociados son los siguientes capitalistas:

Stewart Coats, Douglas Robinson, P. Cooper Hewitt, Charles R. Lee, T. H. Powers Farr, John R. Stuyvesant, G. Hope Norton, Geo Hoadley, J. C. Hilbreth, M. Thompson, Archer Harman y P. Dupont.

Leído que les fué á los señores otorgantes integralmente el contenido de esa escritura, en un sólo acto, á presencia de los testigos, y llenados por parte del escribano los preceptos de la ley, se ratificaron en el contrato que ella contiene, firman siendo testigos los señores General Juan B. González G., Belisario L. Calisto y Julio Thomas, todos de este vecindario, mayores de edad ó idóneos, á quienes igualmente conozco, de que doy fe. En este estado, y como el Sr. Archer Harman no cono- no el idioma castellano, designó, en conformidad con lo que dispone el artículo ciento cincuenta y nueve, inciso cuarto, del Código de Enjuiciamientos Civiles, por

perito al Sr. Ramón Rafael Vallarino, quien, habiendo aceptado el cargo, intervino en la lectura de la escritura del contrato de Ferrocarril que acaba de leerse, y firma, de que igualmente doy fe. Autorizan al infrascrito escribano para la inscripción legal de este instrumento, y firman, como se ha dicho, de todo lo que, asimismo, doy fe.

El Ministro de Hacienda, Encargado del Despacho de Obras Públicas, especialmente autorizado por el Presidente de la República del Ecuador.

Ricardo Valdivieso

Archer Harman

Ramón R. Vallarino

Juan B. González G.

Belisario L. Calisto

Julio Thomas.

El Escribano.—*Francisco Valdez.*

Presidencia de la República.—Ecuador.—Quito, Junio 14 de mil ochocientos noventa y siete.

Sr. Ministro de Hacienda, Encargado del Despacho de Obras Públicas.

En cumplimiento á lo dispuesto por el Decreto expedido por la Asamblea Nacional, con fecha doce de los corrientes, en su cláusula primera, parte segunda; autorizo á Ud. para que proceda á celebrar la escritura pública, de acuerdo con las treinta y cinco cláusulas y más especificaciones contenidas en la propuesta que, al efecto, adjunto, y que ha sido presentada por el Sr. Archer Harman. Lo que digo á Ud. para su más estricto cumplimiento.

Dios y Libertad,

Eloy ALFARO.

Pronunció su otorgamiento, y en fe de ello, signo y firma esta segunda copia, en Quito, á veintiuno de Junio de mil ochocientos noventa y siete.

El Escribano,

Francisco Valdez.



VII.

Ubinam Gentium Sumus?

Nuestros lectores, sin la menor duda, han visto hasta el capítulo anterior, un gran triunfo del partido liberal.

El ferrocarril soñado, no estaba en gestación ya, sino que era un hecho. El capital extranjero vendría á crearnos nuevas fuentes de riqueza, á darnos inmigración é industrias nuevas, á cambiar el odio sectario con la fraternidad universal, á convertirnos de liberales teóricos, en liberales prácticos.

Pues no sucedió esto, lectores queridos: fué bastante ver el contrato firmado y organizada la Compañía del Ferrocarril en Jersey City, para que empezara la *via crucis* de Eloy Alfaro y de todos los que arrimaron el hombro á tan grandiosa empresa.

Datan desde aquella época las ridículas aberraciones que todavía circulan entre la gente ignorante, como la *de que estamos vendidos á Norte América* y otras sandeces adecuadas para que nos desprecien las naciones progresistas.

La guerra civil que, á nombre de religión, flameaba por entonces el estandarte negro por todos los ámbitos de la República, la división del partido por pasiones bastardas, la guerra de la prensa nacional y las maniobras ocultas de los especuladores en Londres, dieron al traste con la obra redentora.

Agregóse todavía, que el Congreso de 1898, propuso modificaciones al contrato, como si no existiese compromiso anterior y se tratase de un juego de niños.

El sindicato americano, miró el contrato con desprecio desde entonces, recibió cablegramas de Londres en los que decían que no daban un centavo por la fé del Ecuador y no cotizaban su papel á ningún precio.

Hé aquí el momento en que cualquier ecuatoriano que no se llamase Eloy Alfaro, hubiera desfallecido.

Combatido en el interior de la República y en el Exterior, sin dinero y sin crédito, rodeado de bayonetas ultramontanas, fustigado hasta por los mismos liberales, concentrada la atención en el campamento, la diestra en el puño de su espada ¿cómo llevar á cabo la construcción del ferrocarril trasandino?.....

No censuramos la conducta del Congreso de 1898, por las reformas ventajosas que introdujo en el contrato, pero sí por la falta de seriedad nacional que tanto nos hizo perder ante el sindicato americano, cuyas consecuencias han sido todas las dificultades relativas á la negación de capital hasta la fecha.

Anotamos esto, para que nos sirva de lección en lo venidero, y no festinemos los contratos, para retroceder al año siguiente, con mengua del crédito nacional.

La situación no era difícil, sino cruel: el sindicato americano podía muy bien no aceptar las modificaciones y hacernos cargos enormes por perjuicios.

Archer Harman, el brazo derecho de Alfaro, en la empresa del Ferrocarril, fué quien salvó la situación en tan difíciles circunstancias. Aceptadas que fueron las modificaciones por el sindicato, voló á Londres á salvar el crédito ecuatoriano.

Los bonos de la deuda externa del Ecuador se cotizaban, por entonces, por la décima parte de su valor. ¿Éra conveniente recogerlos?

Cualquier financista vulgar, así lo hubiera hecho, sin conseguir recoger ese papel desde luego, pues nada hay más claro que la demanda aumenta el valor. Antes de recoger mil libras al diez por ciento, el valor de los bonos habría subido al cincuenta por ciento, y antes de recoger diez mil libras, el papel se habría cotizado al ciento por ciento.

Pero no es esto todo:

Supongamos por un momento que hubiéramos recogido todos los bonos al diez por ciento ¿cómo hubiera quedado en Londres el crédito del Ecuador?

La actitud de Harman en esta operación necesitamos trasmitirla a la posteridad, con el encomio que merece. Un especulador hubiera recogido bonos al diez por ciento para vendernos, después, con pingüe utilidad.

Pero, él era el contratista del ferrocarril del Sur y no el especulador en bonos de la deuda externa.

Con su mirada de águila, comprendió que lo que le convenía al Ecuador no era recoger bonos a centavo, sino levantar su crédito y construir su vía férrea.

Así lo hizo: negoció la deuda en público y no en privado: convocó a los tenedores de bonos en consejos y redimió la deuda, dejando en buen pie el crédito del Ecuador.

Con esa operación solamente, el crédito del Ecuador que ascendía a siete millones, deuda reconocida en la época del Gobierno del Sr. Dr. Cordero, asignándose fondos para el pago, quedó reducido a dos millones.

Estos son los robos de Alfaro y Harman!

Es así como se salvó el crédito nacional y el contrato del ferrocarril.

Los que duden de nuestra palabra no tienen sino consultar el convenio celebrado en marzo de 1895, con el Gobierno del Dr. Cordero, asignándose el diez por ciento de importación, para el pago de la deuda externa por 700.000 libras ó sea por siete millones de sucres.

Crecemos dejar demostrado en este capítulo que los redentores del ferrocarril fueron Alfaro y Harman. Para corroborar nuestros asertos, publicamos en el capítulo siguiente parte del Mensaje presidencial al Congreso de 1898 y parte de la Memoria del Ministro de Obras Públicas.



VIII

MEMORIA DEL MINISTRO

AL CONGRESO DE 1898

FERROCARRIL DEL SUR

Secuestrado el Ferrocarril de Durán á Chimbo, á causa del malhadado contrato con la Compañía Anónima de Obras Públicas, el Decreto Legislativo de 10 de Marzo de 1897 autorizó al Poder Ejecutivo, para que celebrase una transacción y se recabara la devolución del Ferrocarril.

En el anexo número 26 encontraréis inserto la escritura de transacción por la cual el 15 de Agosto del año pasado se hizo cargo al Gobierno del Ferrocarril, por el inventario que se halla publicado en el N^o 650 de "El Registro Oficial". Por el Decreto que se halla á continuación se nombraron todos los empleados necesarios para el servicio.

En el mismo anexo encontraréis los cuadros que ponen de relieve los ingresos y egresos, y el saldo de utilidad neta. Este saldo monta á una cifra bastante halagadora durante los meses de verano, y disminuye nota-

blemente durante la estación de las lluvias, á causa de la semi-parálisis que sufre el comercio en ese tiempo, debido á la incommuniación del litoral con la sierra, por nuestros intransitables caminos de montaña.

Por otro lado, los gastos de reparaciones indispensables han sido fuertes en los primeros meses de la explotación, porque no fué muy halagüeño el estado en que fué entregada la línea férrea, todo lo cual vino todavía á agravarse con pérdida del puente de Yaguachi, á causa del excepcional invierno que acaba de pasar, cuya reparación importó seis mil ochenta y siete sucres setenta centavos.



Sabido es que el actual Jefe del Estado, apenas tornó á pisar las playas ecuatorianas, después de largo y penoso ostracismo, antes que adquirir cañones y bayonetas para sostener la cruenta lucha que le esperaba, se preocupó de la obra de nuestro Ferrocarril. El Gobierno pasado, á pesar de tener en depósito una considerable suma, regateó el sueldo que debía pagarse á un Ingeniero de primera clase para que se ocupara del estudio y trazo de nuestra obra redentora. Por medio del Banco del Ecuador, que tan buenas relaciones tiene en Europa, se contrató al Ingeniero señor Sigvala Müller, el cual inició sus estudios en 1895, año en el que los gastos llegaron á 12.138 sucres, llegando en el subsiguiente á 77.723 sucres, en el de 1897 á 87.652 sucres 23 centavos, y en lo que contamos del presente á 33.150 sucres 3 centavos.

El estudio concienzudo y trazo definitivo está concluido desde el kilómetro 20 hasta el empalme con la carretera de Sibambe. Últimamente se ha ocupado el señor Müller, en rectificar el antiguo y pésimo trazo desde el puente de Chimbo hasta el kilómetro 20 indicado, como el primero de los trabajos de esta rectificación. El plano general del trazo se halla en el Ministerio de mi cargo, y los pormenores pueden verse en el informe del señor Müller, que va en el anexo N.º 26.

Pero el señor Presidente de la República no vió satisfechos sus deseos de impulsar el progreso del país, en todo sentido, con estos trabajos. Dos eran los miedos de dar realidad á tan deseada obra: ó trabajando lenta y paulatinamente, por cuenta del Gobierno y á expensas de nuestros escasos recursos, ó buscar capitales europeos para llevar á cabo la obra en el menor tiempo posible.

Como lo último era á ciegas preferible, caso de ser posible la consecuencia de capitales, se buscaron estos primeramente en los Estados Unidos de Norte América, como la Nación más rica. No tardó en presentarse entre nosotros el señor Archer Harman, quién, previo un ligero estudio de la obra, elevó á la Convención el contrato que fué aprobado y que todos conocemos.

Hasta ahí, lejos de continuar por el camino de decepciones que veníamos recorriendo, sólo había la deslumbrante aureola de esa divinidad propicia que llamamos fortuna. Pero tras ella también relampagueaba la tempestad de nuestros odios políticos, que todo nos dejau ver de color de sangre, rémora para todo progreso en nuestras desventuradas regiones.

Cuando el señor Harman regresó de New York, para hacer aceptar, por parte del sindicato, el contrato aquí celebrado, ya se encontró con indecisiones y dudas invencibles, creadas por quien, por emulaciones ó intereses privados, habria hecho que los diarios de Londres dijeran que nuestro Ferrocarril no se podría construir con menos de 25 ó 30 millones oro. Y mientras el Sr. Harman luchaba impertérrito por disuadir y llevar el convencimiento en sentido contrario, aquí, á su turno, el odio político, pintaba el negocio con los tintes más exagerados y lo consideraban no sólo como inaudito, por oneroso, sino también como atentatorio de la autonomia nacional, y no como obra del Supremo Poder de la República, sino como un error imperdonable del Presidente ó de quien os habla.

Por mi parte he exclamado: ¡Qué mucho, si á Garcia Moreno también le trataron de loco cuando inició los

primeros trabajos de la carretera, y los mismos que hoy se empeñan en levantarle altares. ¡Que no habría Ferrocarril caro para el Ecuador, se tenía dicho por alguien que comprendía que en los tiempos que alcanzamos, los pobres no se humanan á vivir á expensas del maná del cielo. Los grandes bienes exigen grandes sacrificios, y el del dinero no pueden escatimarlos sino los espíritus apocados, que no alcanzan á comprender que el dinero se hace con dinero, y que es demasiado ya haber vivido cuatro siglos, pobres en medio de la riqueza, por no tener medio de explotarla.

Convenido por el señor Harman, que el sindicato se organizara en compañía del Ferrocarril de Quito á Guayaquil, surgió una nueva y más seria dificultad. No teníamos crédito en el Exterior: nuestra República figuraba en el padrón negro de la Bolsa de Londres; cómo hallar capitales que emigren al vacío? No quedaba otro remedio que redimirnos, si era posible, de tanto oprobio. La Compañía del Ferrocarril se resolvió, pues, á comprar nuestra deuda, á decirle á Lázaro: ¡LEVANTA!

Nuevas murmuraciones, nuevas críticas contra el Gobierno, que no había intervenido en modo alguno en ese nuevo negociado. Qué lucha la que hay que sostener en persecución del bien! El Presidente Flores, había dicho, que sin crédito era un delirio pensar en Ferrocarriles, y nadie le dijo que hubiese proferido una impiedad.

Casi un año de permanencia en Londres le ha sido necesario al señor Harman, para conseguir el nuevo arreglo de nuestra deuda externa; negociación que aún no nos es bien conocida. Pero los enemigos del Ferrocarril no cedieron el campo, y propalaron la especie de que esos arreglos habían fracasado por no haber tenido la Compañía del Ferrocarril los medios de llenar sus compromisos. Y que no cejarán, es indudable, pues si llegan á oír el silbido de la locomotora, se tenderían sobre los rieles para detener su curso.

Esta m iligera reseña histórica se halla comprobada

con las comunicaciones dirigidas al señor Presidente de la República, por el señor Harman y la Compañía del Ferrocarril.

La Compañía del Ferrocarril de Quito á Guayaquil, forma parte de la *Soutg American Railway Construction Company*, que es la más acreditada constructora del ferrocarril en los Estados Unidos, la construcción del nuestro, reservándose aquella los suministros del material rodante. Al final del anexo No. 26 hallaréis este nuevo contrato.

Esta Compañía, según lo estipulado en la cláusula octava, debía principiar los trabajos el 14 de Junio de este año. Para cumplir con esta condición llegó á Guayaquil el 13 de dicho mes, como comisionado representante de dicha Compañía, el señor Jorge T. Riley, quien informó sobre los primeros elementos que debieran remitirse para principiar los trabajos de un modo eficaz y sostenido.

Se nos asegura que el señor Harman estará de regreso de Londres, á mediados de Agosto, y que pasará inmediatamente á dar todo el impulso posible á los trabajos.

Tal es, honorables señores, la historia sucinta de todo lo gestionado con relación á la grande obra del Ferrocarril, por todos los ecuatorianos deseada, como el santo advenimiento de nuestra verdadera civilización y progreso. No habrá himno comparable al silbato de la locomotora cuando repercuta entre los valles interandinos.

Por tan gran bien no hay que reparar en sacrificios pecuniarios, que es cuanto puede demandarnos para devolvemos el mil por uno. Los enemigos de esta obra redentora, que dudo los haya en verdad, quieren que la civilización y el bienestar material nos baje de lo alto, como la luz del sol, olvidando que, si Dios hizo al hombre sociable, fue para que la humanidad marche como un ejército, compacto y entusiasta, en pos del fin que debe perseguir en este planeta.

Ricardo Valdivieso.

MENSAJE PRESIDENCIAL

AL CONGRESO DE 1898

El convenio celebrado el 14 de Junio de 1897; entre el Gobierno, debidamente autorizado, y el señor Archer Harman, para la construcción de un ferrocarril trasandino, fué perfeccionado de acuerdo con el artículo primero del contrato referido.

Con fecha 9 de Septiembre de 1897, se me hizo saber que se había formado la respectiva Compañía empresaria en Jersey City, siendo su presidente el señor Charles R. Lee y Secretario el señor Eduardo Morley, y á este acto le conferí la aprobación debida.

Por parte de los enemigos de la empresa se han puesto en juego activísimas intrigas para frustrar la formación de la mencionada Compañía; pues á la par que propalaban, en todos los tonos, dentro del país, que el contrato era ruinoso para el Ecuador, hicieron llegar á manos de los accionistas de la empresa, informes de que el ferrocarril costará de 25 á 30 millones de peses oro, en lugar de los 17 millones calculados por el señor Harman, agregando además, á guisa de adchala, que sería imposible tomarse acciones, tratándose de negocios con una Nación desacreditada, cuyo Gobierno acababa de repudiar su deuda externa.

Felizmente el señor Harman conocía ya el país, y había tenido ocasión de palpar la justicia que caracteriza á mi Gobierno en todos sus actos, y desvaneció los temerarios cargos formulados; mas, para llevar adelante la gran empresa de una manera eficaz, era necesario re-

mover el obstáculo de la llamada Deuda Externa, y, en consecuencia, los contratistas resolvieron comprarla, creyendo poder adquirirla al bajo precio que se había cotizado, y, con tal propósito, partió para Londres el señor Harman.

Por su parte, los tenedores de bonos ecuatorianos, en presencia de un fuerte comprador, elevaron, de una manera extraordinaria, el tipo de su papel, y sólo con mucha labor y dificultad, pudo obtener el señor Harman condiciones relativamente razonables.

Las bases que primeramente se me transmitieron de Londres, por cable, para convenir en la amortización de la deuda, las rechacé; y después de varias gestiones, de acuerdo con el Consejo de Estado, quedaron fijadas otras que son las siguientes:

Acceptada la deuda al tipo de 35 1/2%, con 4 1/2% de intereses y 2 1/2% de amortización anuales, garantizados con renta de aduana;

Pagar 6.000 libras por gastos; y

Dedicar los fondos existentes del 10 1/2% á la amortización de la deuda reducida.

Esto tenía de ventaja de que, al formalizarse el convenio, la deuda quedaría reducida aproximadamente á 200.000 libras; y el servicio podría hacerse con parte del 10 1/2% de los derechos de exportación quedando el saldo para el Gobierno.

Sin necesidad de favorecer la obra de nuestro ferrocarril trasandino, obra grandiosa que atraerá y desarrollará las riquezas en las principales provincias de la República, especialmente en las Interandinas, sin esa necesidad, repito, habría rechazado el arreglo, porque me repugnaba en extremo, el alza opresiva del tipo; pero, antes que dar oído á mis particulares sentimientos, debía atender á las conveniencias del país, y por eso acepté las condiciones apuntadas.

Sabéis señores Representantes, que el Congreso de

1894 autorizó al Gobierno del señor doctor Luis Corde-ro, para un nuevo arreglo de los acreedores extranjeros, en lo tocante al pago de intereses y amortización, pero sin disminuir en dicho arreglo, el capital reconocido. En consecuencia, en marzo de 1895, celebróse el convenio correspondiente, y, á no ser por el Decreto expedido por la Jefatura Suprema, el 14 de mayo de 1906, habría quedado la Nación debiendo por muchísimos años, al rededor de L 700.000, á más de sacrificar inútil é indefinidamente el gravamen sobre aduana, destinado á su cumplimiento; mientras que, por el arreglo Harman, quedaría, como he manifestado, rebajada la deuda á L 200.000 aproximadamente, y el servicio reducido á su menor expresión.

Hasta ahora, sólo tengo motivos para juzgar favorablemente del señor Archer Harman y de sus asociados en la Empresa ferrocarrilera, quienes han efectuado ya desembolsos relativamente considerables, sin que el Gobierno les haya ayudado ni con un sólo centavo, en tanto que, en épocas de vergonzosa recordación para el pueblo ecuatoriano, los dineros del Fisco eran sacrificados á la sombra de contratos ferroviarios, llegando la farsa á tal extremo, que hasta los planos proyectados entonces, para el trayecto de la línea del puente de Chimbo á Sibambo eran inexactos según testimonio del señor Müller.

La guerra que inopinadamente ha sobrevenido entre España y los Estados Unidos, ha demorado los arreglos definitivos que tiene de hacer la Compañía, y, por consiguiente, también el comienzo de los trabajos, pero tengo aviso de que, á pesar de este contratiempo impre-visto, prepara el envío de materiales y que, dentro de poco tiempo más, se pondrá en viaje el señor Harman, seguido de un respetable Cuerpo de Ingenieros.

Considero, por lo expuesto, muy seria y respetable la expresada Compañía, y sí, por un acaso, obstáculos inesperados é insubsanables, hiciesen fracasar la empresa, ninguna suma perdería con ello la Nación; pero ten-

go confianza en que la grande obra redentora del Ecuador, se realizará durante mi administración.

En las Memorias de los señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, encontraréis insertos los documentos que se relacionan con la Empresa del Ferrocarril trasandino y el arreglo de la malhadada Deuda Externa.

En Agosto del año próximo pasado, el Gobierno entró en posesión del Ferrocarril de Durán á Chimbo, y desde entonces, hasta el 31 de Diciembre del mismo año, esa propiedad nacional ha producido \$f. 91.542,77.

Deducidos los gastos ordinarios y los sueldos de empleados, el saldo del anotado rendimiento se ha invertido en mejoras de la obra; pues, la línea se recibió en mal estado y ha sido menester continuar reconstruyéndola casi de nuevo.

Durante el invierno antepasado, las lluvias torrenciales destruyeron el puente de Yaguachi é inundaron la parte baja de la vía, al extremo de interrumpir el tráfico, pero los daños causados fueron reparados sin demora, y el servicio se encuentra restablecido.

Eloy Alfaro.

CONTRATO MODIFICADO

POR EL CONGRESO DE 1898

En la ciudad de Guayaquil, República del Ecuador, América del Sur, á veintiséis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, ante mí, Santiago Vallejo, Escribano Público de los del número de este cantón y testigos que al fin se expresarán, comparecieron los señores don Pedro Pablo Gómez, Gobernador de esta provincia, á nombre y en representación del Supremo Gobierno, debidamente autorizado, por una parte; y por otra, el Sr. Archer Harman, por su propio derecho y como apoderado representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito; el primero, vecino de esta ciudad y de estado casado; y el segundo de la ciudad de New York y de estado casado, mayores de veintiún años, hábiles por derecho, con la capacidad necesaria, á los que de conocer doy fe; y para que se cleve á escritura pública, el señor Gobernador me presentó, como minuta, el siguiente documento:

"El Congreso de la República del Ecuador.—Decreto:—Artículo único.—Facúltase al Poder Ejecutivo para transigir con el señor Archer Harman, representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, (Guayaquil and Quito Railway Company), sobre las siguientes bases:

"Primera.—Los estudios preliminares y la localización de la línea del Ferrocarril de Chimbo á Quito, se harán por el Ingeniero de la Compañía, dentro de nueve meses contados desde la fecha en que se ratifique este convenio. Aprobados que fueren estos trabajos por el Ingeniero que designará el Gobierno, procederá el de la Compañía á los estudios y localización definitivos de la línea del Ferrocarril. Cualquiera diferencia que se suscitare á este respecto, se resolverá por un tercer Ingeniero nombrado por los primeros. Los nombramientos de los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía, serán aprobados, respectivamente, por las partes contratantes. Sin este requisito no podrán entrar en el desempeño de su cargo,

"Segunda.—Los bonos ó títulos de acciones, grabados ó litografiados, serán marcados en el orden de series, con letras y números, y firmados por el Ministro de Hacienda y el respectivo empleado de la Compañía. En esta forma se entregarán en depósito al "National Provincial Bank of England", ó al "The London Joint Stock Bank Limited", ó al "The London and County Banking Company Limited", ó al "Glyn Mills Currie & Company"; pudiendo un agente de la Compañía del Ferrocarril cerciorarse de la legitimidad de cada uno de los bonos. El Banco depositario no podrá entregar los bonos de la Compañía sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la misma; y al hacerlo, pondrá en cada uno de los bonos la anotación ó contraseña convenientes, con la respectiva fecha. Sin estas formalidades, que constarán en los mismos bonos, no tendrán valor ni surtirán efecto los que entregaren. La comisión que cobraren los bancos para este servicio, será pagada por la Compañía.— La emisión de los bonos se hará después de ratificado este contrato.—Queda derogado el inciso primero del artículo ter-

cero del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.

"Tercera.—El valor de los trabajos realizados en el Ferrocarril y sus anexos, así como el de los materiales empleados en él, se pagará mensualmente. El Ingeniero en Jefe de la Compañía presentará al respectivo Ministerio de Estado, el primer día de cada mes, un informe del trabajo hecho y de los materiales empleados en el mes anterior, con el respectivo avalúo. —Este avalúo será aprobado por el Ingeniero de Gobierno; y el Ministro, cerciorándose de la verdad y exactitud del Informe y avalúo, firmará, junto con el Ingeniero en Jefe de la Compañía, la orden para que el Banco depositario entregue á los agentes de ella los bonos importe de lo avaluado. Se tomará por base del avalúo la proporción de los valores fijados á los trabajos y materiales en las cláusulas de los artículos quinto y sexto del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.

"Cuarta.—Para el pago de los intereses y fondo de amortización, que correrán por el valor de los bonos entregados por las acciones principales garantizadas por el Gobierno, el Colector de la Aduana de Guayaquil depositará, quincenalmente, por el período de 33 años, la suma respectiva en uno de los Bancos de la misma ciudad designado por el Gobierno. El Banco remitirá esa suma al "National Provincial Bank of England," ó "The London and County Banking Company Limited", ó al "The London Joint Stock Bank Limited", ó al "Glyn Mills Currie & Company", para el pago semestral de los cupones. —Correrán los intereses, con la proporción de los bonos que deben entregarse, desde un mes, antes del informe y avalúo previstos en la base tercera.

"Quinta.—El Gobierno podrá aprobar la hipoteca que constituye la Compañía sobre el Ferrocarril, conforme al artículo segundo del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete. —Esta hipoteca sólo podrá constituirse en seguridad de las acciones garantizadas por el Gobierno.

"Sexta.—El depósito de que habla el artículo cuarto del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, se hará antes de que el Gobierno transfie-

ra á la Compañía, el Ferrocarril de Durán á Chimbo.
 "Séptima.—Al vencimiento de los setenta y cinco años, contados desde la fecha en que debe estar concluido el Ferrocarril, la Compañía entregará al Gobierno, sin indemnización alguna, los bonos cancelados del fondo (Stock) preferido de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro; y el Ferrocarril en toda su extensión de Guayaquil á Quito, inclusive sus anexos, libres de todo gravamen y en buen estado de servicio, siempre que hayan sido pagados todos los bonos de las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

"Octava.—Espirados los treinta y tres años previstos en el contrato de 14 de Junio, el Banco depositario entregará al Gobierno los bonos correspondientes al valor del Ferrocarril de Durán á Chimbo.—Las demás acciones serán canceladas y entregadas al Gobierno en conformidad con el mismo contrato.

"Novena.—Los gastos de explotación se referirán solamente á la parte del Ferrocarril concluida y entregada al servicio público, á satisfacción del Gobierno. Los sueldos comprendidos en dicha explotación, se acordarán y fijarán del mismo modo que la tarifa de pasajes y fletes. El número de empleados para la explotación del Ferrocarril, se determinará de acuerdo con el Gobierno.

"Décima.—Para el reparto de las utilidades del Ferrocarril, y los efectos del artículo primero del contrato de catorce de Junio, la Compañía emitirá, sin garantía alguna del Gobierno, un fondo (Stock), por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano, en acciones á la par de cien pesos cada una. Dicho fondo (Stock), se dividirá: 1º En un fondo (Stock) común de siete millones treinta y dos mil pesos, del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento, y á la Compañía las unidades restantes, ó sea el cincuenta y uno por ciento; y 2º, en un fondo (Stock) preferido valor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado á Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó sus representantes legales, en la proporción que se convengan entre ellos.—Una vez cubiertos, con las entradas del Fe-

ferrocarril, los gastos de explotación, conservación de la línea, intereses y fondos de amortización de la deuda garantizada por el Gobierno, con el sobrante se hará el servicio del fondo (Stock preferido) de los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro que, caso de no ser cubiertos en ningún período, se sumarán ó acumularán para serlo con las utilidades de los períodos subsiguientes. —Después se hará el servicio de los dividendos del fondo (Stock común) de los siete millones treinta y dos mil pesos; y, en lo demás, se estará á lo estipulado en el artículo doce del contrato de Junio. Sea que las utilidades alcancen ó no á cubrir los dividendos del fondo (Stock preferido) y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos ó acciones correspondientes, á la espiración de los setenta y cinco años prefijados anteriormente. Se entenderá sustituido con el presente artículo el veintiseis con el contrato de catorce de Junio, é insubsistente el inciso segundo del artículo diez y ocho del mismo contrato.

Undécima.—El precio total estipulado por el ferrocarril y sus anexos, no sufrirá alteración sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán á Quito.

Duodécima.—Todas las obras, como estaciones, acueductos y puentes, serán muy bien construidos, á satisfacción del Ingeniero en Jefe de la Compañía y del de Gobierno, los cuales darán informes cada tres meses. Si los Ingenieros no estuvieran de acuerdo en los informes, los mismos nombrarán un tercero que dirima la discordia. —En todas las estaciones habrá el material rodante necesario, que será de lo mejor. Sobre eso también informarán los Ingenieros.—La gradiente del Ferrocarril no podrá pasar del tres por ciento; salvo los rarísimos casos en que, de común acuerdo, los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía juzgaren necesaria una gradiente mayor, que no podrá exceder del cuatro por ciento.—Cuando las curvas tengan menos de cien metros de radio, la gradiente no excederá del dos por ciento. Las curvas tendrán, por lo común, un radio de cien metros, y en ningún caso menos de setenta metros.—Cuando las curvas sean en forma de *S*, cada curva estará separada por una línea recta de cuarenta metros, por lo menos.—Los

cortes para la construcción de la mesa deben tener de ancho dos metros por lado, desde el centro de los rieles; y en las laderas, tres metros por lo menos, donde lo requiera la seguridad del tráfico.—Los cortes, excepto en roca, llevarán un falud mínimo de un cuarto por uno.—Los túneles serán de cuatro metros de ancho, tendrán garitas cortadas, y una altura de dos metros, contados desde la parte superior del carro.—El Ferrocarril no se no se construirá, en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas; debiendo ser de vía permanente para un Ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades para un buen tráfico. Lo mismo se entenderá respecto del ferrocarril de Durán á Chimbo. Los rieles serán de acero de superior calidad, en forma T con el peso de cincuenta libras por yarda.—En cada milla habrá, por lo menos, dos mil seiscientos cuarenta durmientes de la mejor madera (llamada *incorruptible* en el país,) cada uno de seis pies y cuatro pulgadas de largo, ocho pulgadas de ancho y seis de espesor (8x6). El espesor y el ancho del lastre serán determinados, de común acuerdo por los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía.

Décima tercera.—En el artículo primero del contrato de catorce de Junio, y siempre que se hable de la persona que contrata con la Nación se pondrá: "Archer Harman, por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito ("The Guayaquil and Quito Railway Company"); quedando, por consiguiente, suprimidos los artículos treinta y tres y treinta y cinco del contrato primitivo.—El inciso segundo del artículo décimo del contrato de 14 de Junio, dirá:—"El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto fiscal ó municipal".—Al fin del artículo catorce del contrato primitivo se agregará el siguiente inciso: "Lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior, no confiere á la Compañía ó á quien la represente, la facultad de onagorar el Ferrocarril en ninguna de sus partes, salvo el derecho de hipoteca y los demás expresamente comprendidos por este convenio y el contrato primitivo". El artículo diez y seis del contrato de catorce de Junio dice: "El Ferrocarril estará concluido den-

tro de diez años, etc.," y se suprimirá la parte que dice: "Si el atraso provinierè, etc.," hasta la conclusión del artículo.—En el artículo diez y siete del contrato primitivo en donde dice: "Se considerará rescindido", se dirá: "Se considerará resuelto"; y además, se intercalará lo siguiente, después de la frase anterior: "La pérdida del depósito y la acción resolutoria tendrán también lugar, si la obra se suspendiere por más de un año".—En el artículo diez y nueve del contrato primitivo, después de la palabra "justiprecien", se pondrá "legalmente".

"Décima cuarta.—Se estará á lo estipulado en el contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, en todo lo que se oponga al presente convenio. La Compañía ratificará uno y otro convenio dentro del término de noventa días, contados desde la celebración de la escritura del segundo. Vencido dicho término, sin que se hubiese hecho la ratificación, quedarán ambos contratos sin valor ni efecto.

"Décima quinta.—Para los efectos de la base segunda y de las demás de este contrato, la ratificación prescrita en la cláusula anterior se otorgará y se acreditará por instrumento auténtico debidamente legalizado.—Dado en Quito, Capital de la República del Ecuador, á nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—El Presidente de la Cámara del Senado, M. A. Larrea.—El Presidente de la Cámara de Diputados, José Luis Tamayo.—El Secretario de la Cámara del Senado, Enrique Bustamante L.—El Secretario de la Cámara de Diputados, Andrés Duarte Cueva.—Palacio de Gobierno en Quito, á diez y ocho de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—Ejecútese.—El Vicepresidense de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, Manuel B. Cueva.—El Ministro de lo Interior y Obras Públicas &, Lino Cárdenas.—Es copia.—El Subsecretario, Nicolás R. Vega.—Es copia de su original, que además de haberse insertado se agrega á la presente, al que me remito en caso necesario. El oficio por el que se autoriza al Sr. Pedro Pablo Gómez, Gobernador de esta provincia, para otorgar en representación del Supremo Gobierno este instrumento, y poder que legitima la personería del Sr. Hamman como representante de la Compañía del Ferro-

carril de Guayaquil á Quito, quedan agregados al Registro y forman parte integrante de esta escritura, por lo que se copiarán en los testimonios que se dieren. Los otorgantes, esto es, el Sr. Pedro Pablo Gómez, Gobernador de la provincia, en representación del Supremo Gobierno, y el Sr. Archer Harman, por su propio derecho y por la Compañía que representan, ratifican en todas sus partes la presente escritura, y á su cumplimiento quedan sujetas las partes contratantes en toda forma de derecho, renunciando las leyes y disposiciones que les favorezcan para desvirtuar en cualquier sentido el contexto de este instrumento.—Por cuanto el señor Archer Harman ignora en su mayor parte el idioma español, nombró de su intérprete al señor Alfredo Cartwright, de acuerdo con lo prescrito en el inciso cuarto del artículo ciento cincuenta y nueve del Código de Enjuiciamientos Civiles, quien en prueba de aceptar su cometido, comparece juntamente con el señor Harman.—Leída por mí esta escritura, en alta voz, y en seguida por el Sr. Alfredo Cartwright, intérprete nombrado, quien explicó al señor Harman el contenido de las palabras que éste no entendía, la ratificaron y aprobaron, suscribiéndola en unidad del acto, los otorgantes, el intérprete y los testigos de este domicilio, mayores de edad y libres de toda excepción señores Miguel Campodónico, Emilio Manuel Silva y Pedro Tola, á quienes conozco, y conmigo, de todo lo cual doy fé.—(Firmado).—P. P. Gómez, Archer Harman, Alfredo Cartwright.—Testigo.—M. Campodónico.—Testigos.—Emilio M. Silva.—P. Tola.—S. Vallejo, Escribano Público.—Los documentos habilitantes mencionados en la presente escritura, copiados literalmente, dicen así: (Aquí el Decreto Legislativo de 18 de Noviembre de 1898, anteriormente copiado.) SOLICITUD.—Sr. Alcalde tercero.—Presento el poder que me ha conferido la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, para que el señor Alberto Reina, á quien nombro de perito traductor, por estar dicho documento en inglés, lo traduzca al español; y hecho lo cual ordene se me devuelvan el original y la traducción, para hacer de ellos el uso conveniente.—Es justicia, etcétera.—Archer Harman.—Presentada á las 2 p. m., Noviembre 25 de 1898.—Testi-

go, José M. Ruilova. —Testigo, J. Ramón Bolaños. —Vallejo.

DECRETO. —Guayaquil, Noviembre veinticinco de mil ochocientos noventa y ocho. —Dáse por nombrado de perito traductor al señor Alberto Reina, quien procederá al desempeño de su cargo previa aceptación y juramento. —Devuélvase el original y la traducción. —Pérez Aspiazu. —Proveyó y firmó el decreto anterior el Sr. Dr. Federico Guillermo Pérez Aspiazu, Alcalde tercero Municipal del cantón Guayaquil. Noviembre veinticinco de mil ochocientos noventa y ocho. —Vallejo.

CITACION. —En el mismo día notifiqué con el decreto anterior al señor Archer Hurman y dijo que firme un testigo. —Doy fe. —Testigo, José D. Vera. —Vallejo. En el mismo día notifiqué con el decreto anterior al Sr. Alberto Reina y dijo que aceptaba el cargo. —Firmó. —Doy fe. —Reina. —Vallejo.

JURAMENTO. —En veinticinco de Noviembre del año en curso, el señor Alcalde juramentó, según derecho, al señor Alberto Reina y ofreció desempeñar fiel y legalmente el cargo de perito traductor que se le ha conferido. Firmó con el señor Juez. —Doy fe. —Federico G. Pérez Aspiazu. —Alberto Reina. —S. Vallejo.

TRADUCCION. —El suscrito Perito traductor nombrado para hacer la traducción del poder conferido por la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, procede al desempeño de su cargo en el orden siguiente: A todos á quienes este documento llegare, la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (The Guayaquil & Quito Railway Company), corporación debidamente organizada bajo las leyes del Estado de New Jersey en los Estados Unidos de América, (de aquí en adelante llamada Compañía). —Salud. —Por cuanto, la Compañía tiene título al beneficio de un contrato fechado el día catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, y celebrado entre Archer Harman y á su nombre y el de sus asociados, y el Ministro de Hacienda, encargado del Ministerio de Obras Públicas, á nombre del Gobierno de la República del Ecuador, en los idiomas, inglés y castellano, y bajo y en virtud de tal contrato, la Compañía tiene derecho para construir un Ferrocarril entre

Chimbo y Quito, en dicha República, y para ejercer, además, tales derechos y privilegios, y hacer tales actos y cosas, como están especificados en el dicho contrato, y de acuerdo con tal contrato y arreglos hechos, ó por hacerse, con el dicho Gobierno; y para cumplirlos, la Compañía se propone, de cuando en cuando, emitir bonos de la Compañía con carácter de primera hipoteca, al seis por ciento, por una cantidad nominal, que no excederá de doce millones doscientos ochenta y dos mil dollars, y según los términos de dicho contrato, tales bonos deberán ser garantizados por dicho Gobierno, con los derechos de Aduana.—Y por cuanto la Compañía está deseosa de hacer tal nombramiento, como abajo se menciona.—Ahora, por este documento se atestigua: que para efectuar dicho deseo, la Compañía, por la presente, constituye al mencionado Archer Harman, de la ciudad de Louisville en el Estado de Kentucky, para que sea el verdadero y legal apoderado de la Compañía, para que y en beneficio de la Compañía, sea en su nombre ó en el de dicho apoderado en la República del Ecuador para tener y ejercer todos ó cualquiera de los poderes y autorizaciones y para hacer todos y cualquiera de los actos ó cosas mencionadas en seguida, á saber:—Ejecutar, firmar, convenir, aprobar, arreglar y celebrar todos los contratos, certificados, escrituras, instrumentos, documentos, actos y cosas que en opinión de dicho apoderado sean necesarios ó expedientes, para ó en relación con cualquiera de las miras ó propósitos antes citados. Y, generalmente, para actuar como apoderado de la Compañía en todo asunto, tan completo y eficientemente como la Compañía misma pudiera hacerlo. Y también queda declarado, que este documento subrogará y tendrá el lugar de cualquier poder anterior dado por la Compañía á dicho apoderado, pero sin perjuicio á cualquier acto ó cosa hecha ó en el curso de hacer por dicho apoderado, bajo ó en virtud de cualquier poder anterior.—Y la Compañía, por esto, por sí, sus sucesores y cesionarios, ratifica y confirma y conviene en ratificar y confirmar lo que su dicho apoderado hiciere ó se propusiere hacer, en virtud de este documento, incluyendo en tal confirmación lo que se hubiere hecho entre el tiem-

po de la revocación de este poder, y el tiempo en que tal revocación sea conocida por dicho apoderado. En testimonio de lo cual, la Guayaquil & Quito Railway Company ha fijado en este documento su sello incorporador, y la firma de Robert M. Thompson, su Presidente, y Edward Morley, su Secretario, en la ciudad de Jersey, City, en el Estado de New Jersey, en los Estados Unidos de América, hoy veintitrés de Setiembre de mil ochocientos noventa y ocho. (Hay un sello).—Guayaquil and Quito Railway Company.—Por Roberto M. Thompson.—Presidente;—Testigo.—Edward Morley, Secretario,

Estados Unidos de América.—Estado de Nueva York—Ciudad y Condado de Nueva York. S. S.—Por este instrumento público, sépase que hoy veintitrés de Septiembre del año mil ochocientos noventa y ocho, ante mí Theodore Ritter, Notario Público del Estado de Nueva York, debidamente comisionado y juramentado, y por la ley autorizado, y con poder para recibir y certificar la confesión y prueba de títulos y ejecuciones y otros instrumentos por escrito compareció personalmente Edward Morley, conocido por mí, quien, siendo debidamente juramentado por mí, dijo: que residía en la ciudad de New York antes dicha, y que era Secretario de la Guayaquil and Quito Railway Company, Corporación debidamente organizada bajo las leyes del Estado de New Jersey, la cual había ejecutado el poder de apoderado adjunto; que conocía el sello incorporado de la mencionada Compañía; que el sello fijado al poder adjunto era el mismo sello á que se refería, el cual se había fijado por orden de la Junta de Directores de la dicha Compañía; y que él había firmado su nombre al pie del poder referido por igual orden del mismo Directorio, como Secretario de la dicha Compañía. Y el dicho Edward Morley dijo, también, que él conocía á Robert M. Thompson y sabía que era presidente de la dicha Compañía y que la Firma de dicho Robert M. Thompson y suscrita al pie de dicho poder de apoderado, era de su puño y letra del mencionado Robert M. Thompson y suscrita por igual orden de la dicha Junta de Directores, y en presencia de él el dicho Edward Morley.—En testimonio de lo cual, á esto he suscrito y fijado mi sello

de Notoria el día y año que arriba se menciona.—(Aquí un sello).—Theodore Ritter.—Notario Público, Condado de Kings.—Certificado en el Condado de New York.—Yo William Sohmer, Secretario Cantonal del Condado de New York, y también de la Corte Suprema de la dicha ciudad, la que es al mismo tiempo Corte de Registro ó Inscripciones certifico que Theodore Ritter ha archivado y registrado en esta oficina del Condado de New York, una copia certificada de su nombramiento como notario público para el Condado de Kings, con su firma autógrafa y fué al tiempo de tomar la prueba ó confesión del instrumento anexo, debidamente autorizado para tomar la misma. Y además certifico que yo conozco la letra ó la escritura de la mano de dicho Notario, y verdaderamente creo que la firma de dicho certificado es genuino.—En testimonio de lo cual pongo mi firma y fijo el sello de la dicha Corte y Condado, hoy veintitrés de Septiembre de mil ochocientos noventa y ocho. William Sohmer.—(Hay un sello).—Consulado General del Ecuador en New York.—Certifica que la firma y rúbrica del Sr. William Sohmer en el documento anexo, son idénticas.—New York, Setiembre veintitrés de mil ochocientos noventa y ocho.—Miguel Valverde, Cónsul General.—(Un gran sello dorado).—La presente traducción es hecha según mi saber y entender, y en virtud del juramento prestado. Guayaquil, Noviembre veintiséis de mil ochocientos noventa y ocho.—Alberto Reina.—“Ministerio de Obras Públicas y Agricultura. Número dos mil ciento cuarenta y nueve.—Quito, á diez y nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—Señor Gobernador de la provincia del Guayas:—El Sr. Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, por Decreto de diez y seis de los corrientes, autoriza á Ud. para que, á nombre y con representación del Gobierno proceda á celebrar con el señor Archer Harman, representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (Guayaquil and Quito Railway Company), la respectiva escritura pública al tenor de las bases determinadas en el Decreto Legislativo de diez y ocho del presente, promulgado hoy en el “Registro Oficial”, número setecientos treinta y cuatro, Decreto cuya co-

pia debidamente autorizada, remítale adjunta para los fines consiguientes.—Usted se servirá enviar á este Ministerio la copia de la escritura que se otorgue, á fin de ordenar se la inserte en el "Periódico Oficial".

Dios y Libertad,

Lino Cárdenas.

Se otorgó ante mí, en fe de ello confiero este segundo testimonio signado y firmado en Guayaquil, Octubre tres de mil ochocientos noventa y nueve.

S. Vallejo, Escribano público.

LIGERAS APRECIACIONES ACERCA DEL CONTRATO

Modificado el contrato en los términos en que consta del anterior capítulo, se imaginará el lector que se batían palmas en esta República desgraciada, donde se viajaba aún á lomo de mula por desfiladeros y precipicios, siendo intransitables los caminos en invierno.

Pues, no sucedió esto: la guerra al ferrocarril y al General Alfaro subió de punto.

Invectivas, calumnias, miserias, ruindades. . . . de todo hubo.

La gloria de Alfaro consiste precisamente en haber luchado con todo género de obstáculos.

¿Qué gloria tendría un gobernante que mandase á construir una obra con los millones que estaban depositados en las cajas fiscales?

El precio kilométrico del ferrocarril no podía ser más barato. Ningún hombre que conozca el valor de los ferrocarriles, puede asentar la torpeza de que nuestro ferrocarril es caro.

Y no sería caro si el Gobierno hubiese entregado su valor en oro.

Agréguese que el valor se ha pagado en papel, cuyo crédito representa los esfuerzos de Alfaro y Harman.

Nuestro papel no valía nada, como hemos dicho antes. Se presentan á la palestra hábiles financieros y le dan valor y construyen un Ferrocarril que trasmonta los Andes, ¿y hay todavía imbéciles enemigos del Ferrocarril?

Copiamos en seguida el artículo de "El Tiempo" titulado

HABLEN LOS NUMEROS

CONTRATO DEL FERROCARRIL



En un luminoso artículo publicado en "El Telégrafo", en días pasados, por el señor don José Domingo Elizalde Vera, acerca de las causas que han producido la crisis mercantil porque atraviesa esta ciudad, anota ser una de esas causas el servicio de Bonos del Ferrocarril, y para apoyar su afirmación, señala la suma de dos millones quinientos setenta y seis mil setecientos sesenta y tres sueres, remitidos al Fideicomisario de Londres por cuenta del Gobierno.

Ha sufrido con esto una grave equivocación el señor Elizalde Vera, porque los dineros que ha entregado el Gobierno á la Compañía empresaria, no han salido del país, sino que ellos han sido invertidos en jornales y demás gastos inherentes á los trabajos de la magna obra trasandina. Los caudales invertidos en la grandiosa vía han minorado, en lo posible, los efectos desastrosos de la crisis que lamentamos. Además, sin las letras que ha girado la Compañía por cantidades ingentes,

cuyo valor pasa de dos millones de sucres al año, el tipo del cambio no habría podido ser estable y habríamos vuelto á las alzas y bajas momentáneas, que causaron mucho daño al comercio en años pasados. Todas esas cantidades han circulado, desde las manos del infimo pulpero hasta las cajas de los Bancos. La Compañía se propuso introducir oro sellado, pero el Banco Comercial y Agrícola intervino, á fin de que no importaran dicho metálico, ofreciendo tomar todos los giros de la empresa, cuyo monto creciente, le infundió alguna desconfianza, por lo cual, éste exigió garantías que le fueron otorgadas.

Los trabajos principiaron en 1895, bajo la dirección del Ingeniero señor Müller, enviado por la respetable casa de Rosthchild de Londres. Hecha esta salvedad, tomaremos el asunto á contar desde el contratista señor Archer Harman. En la Memoria de Hacienda, presentada por el Sr. Ministro Gagliardo al Congreso de 1901, vemos publicada la primera cuenta corriente del Fideicomisario, los banqueros Glyn, Mills, Currie y Compañía de Londres, cortada al 31 de Diciembre de 1900, que abraza la contabilidad de todo el negociado desde su origen.

Por esa cuenta nos inteligenciamos que hasta el año de 1900, las remesas del Gobierno ascendieron á *L* 135.330 6. 3, y lo pagado por servicio de Bonos, etc. montó á *L* 45.826 7. 8, igual á \$1. 458.273,82 cts.

Consta, pues, con la elocuencia de los números y de documento intachable, que lo realmente gastado por la Nación hasta diciembre de 1900, es menos de medio millón de sucres. El saldo de *L* 89.502. 18. 7, existente el primero de Enero de 1901, no se puede considerar como gastado, aunque está destinado para continuar haciendo el servicio de Bonos del Ferrocarril, lo mismo que la remesa de *L* 68.000, que se verificó posteriormente.

Los desembolsos hechos en los dos semestres de 1901 por servicios de Bonos, no podemos saberlos hasta que el Sr. Ministro del Ramo no publique las cuentas corrientes de los banqueros Glyn, Mills, Currie y Compañía.

Nos observará el financista señor Elizalde Vera, que omitimos hablar maliciosamente del *condumio*; esto es, de lo pagado por el Gobierno anterior á los empresarios por trabajos verificados y materiales introducidos para la obra.

Vamos á complacerlo.

Según los detalles que constan en el Informe de Hacienda de 1901 (páginas 56 á 58), desde Diciembre de 1898 hasta Marzo de 1901, el Gobierno ha ordenado al Fideicomisario, depositario de los Bonos, entregar á la Compañía del Ferrocarril por trabajos realizados y materiales recibidos, la cantidad de 5.752,425 dólares en Bonos principales, y la suma de 2.752,425 dólares en Bonos denominados Stock preferido. Sobre la primera suma el Gobierno paga seis por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización, durante 33 años, con cuyo servicio y en este mismo plazo estipulado, quedan cancelados los doce millones doscientos ochenta y dos mil dólares, por cuya cantidad, únicamente, es responsable la Nación, según el respectivo contrato.

La segunda partida, es decir, el llamado Stock preferido, gana también el seis por ciento de interés y el uno por ciento de amortización anual; pero ésto hay que sacarlo de los fletes y pasajes que produzca el tráfico de los trenes. El monto de Stock es de 5.250,000 dólares, deuda directa del Ferrocarril á los tenedores de ese papel. Ahora el total de estas dos clases de Bonos, asciende á diez y siete millones quinientos treinta y dos mil pesos oro americano, valor del Ferrocarril de Durán á Quito, con servicio de transporte férreo de Guayaquil á Durán.

El partido conservador combatió esta obra del Ferrocarril en la prensa, en los Parlamentos, y hasta en los campos de batalla, porque bien sabe que al realizarse, como ahora sucede, ella constituye una positiva gloria nacional para el liberalismo y comprueba el abandono y la falta de patriotismo de las administraciones conservadoras, que rigieron los destinos del país, y que, excepto la hecha de la de García Moreno, no supieron combatir la por falta de probidad.



XI

Siguen las apreciaciones

Hay gente ignorante ó de mala ley que asegura que el Stock preferido, es un gaje que concedió el Gobierno à la Compañía; quiere decir un regalo, y aún se agrega que ese regalo debe corresponder en parte al General Alfaro.

Esta aseveración es tan falsa como infame y no hay sino leer el contrato. Allí se verá que la obra está calculada por kilómetros y que su valor es de diez y siete millones; por el hecho de garantizar el Gobierno, solamente los intereses de doce millones, no se puede deducir jamás que los cinco millones restantes sean un regalo.

Si el valor de la obra se hubiera calculado en doce millones, y el Gobierno se hubiera comprometido à pagar diez y siete millones, entonces sí sería un gaje. Cuando leímos esto, en un diario serio de Quito, cuyo autor se decía era un señor González Bazo, que se precia de financiero, soltamos la carcajada.

En el mismo diario, al través de un prisma de cálculos imaginarios, se lee lo siguiente:

“El Ecuador va à ser explotado por setenta y cinco años por los yanquis”.

Esta aseveración le aturde à primera vista à un ecuatoriano y se entienche, al ignorante.

¿En qué consiste la explotación?.....léase el contrato.

La explotación consiste en que la Compañía del Ferrocarril, que tantos esfuerzos y sacrificios ha hecho para coronar esta obra grandiosa, percibirá la mitad de las *utilidades* durante setenta y cinco años.

Los Gobiernos no deben manejar nunca los negocios financieros del Estado: este lo dice la ciencia. Los peores administradores de un negocio son los Gobiernos.

¿Quién, pues, debe manejar nuestro ferrocarril trassandino?

Si le hiciéramos perder los derechos y acciones à la compañía constructora ¿quién nos manejaría el ferrocarril?

¿Podríamos conseguir alguna compañía en el extranjero, que venga à servirnos gratis?

¿Qué hacemos todos los días con nuestras propiedades, cuando no podemos manejarlas personalmente?

¿No es verdad que las damos al partir de *utilidades*?

Pues esto y no otra cosa es la explotación de los setenta y cinco años de los yanquis, con que se pretende amedrentar al pueblo. ¡Pobres farsantes!.....



XII

Via Crucis

Para que el pueblo ecuatoriano se convenza de lo que ha padecido el General Eloy Alfaro, para coronar la obra del ferrocarril trasandino, transcribimos las cartas cruzadas entre él y Archer Harman, en el año de 1902, cuando Alfaro era un simple ciudadano del Ecuador.

FERROCARRIL TRASANDINO

Durán, Octubre 10 de 1902.

General Eloy Alfaro.

Guayaquil

Mi querido General:

Siento decirle que he recibido aquí un cablegrama, que hace muy indispensable mi regreso á Nueva York por el vapor que sale hoy.

Me es grato decir que al dejar el Ecuador, los trabajos de construcción del ferrocarril progresan satisfactoriamente. La vía (track) está esta noche en Tixan Viejo; á una distancia muy corta opuesta á la población de Tixan, en donde el largo viaducto de acero No. 59 va á colocarse. Este viaducto está actualmente desembarcándose del vapor "Cuzco" y el señor Benuet tiene una magnífica organización y hará todo esfuerzo posible para llevar adelante los trabajos de construcción,

Si no ocurre algún incidente imprevisto, el ferrocarril abrirá su tráfico hasta Guamote, á mediados de Enero á más tardar. Mr. Bennett está también ocupándose en comenzar las construcciones de Guamote á Columbe; y yo voy satisfecho y con la seguridad que la línea á Guamote es solo materia de unos pocos meses. Yo confío estar de regreso para el día que se abra el tráfico á este lugar.

Siento mucho que debido á la premura de mi viaje, como dejo anotado, no he tenido el gusto de tratar con usted estos puntos, y en la confianza que usted será bondadoso para presentar mis respetos á la señora Alfaro y familia, soy, mi querido General.

De usted sinceramente

Archer Harman.

Guayaquil, Octubre 16 de 1902

Señor don Archer Harman.

New York.

Estimado amigo:

Al corresponder á su apreciable del 10 del presente mes, principiaré expresando mi deseo de que tenga usted viaje muy feliz.

Estoy muy contento de los esfuerzos que usted ha desplegado, para llevar la vía férrea à la altiplanicie de los Andes. No le ocultaré que la demora en llegar el tren à Alausi me ocasionò contrariedades y amarguras infinitas. Si ese suceso hubiera tenido lugar un año antes, usted se habría evitado también muchos perjuicios y molestias. Pero en fin, aunque con demora, la parte más difícil y costosa de la magna obra, está ya superada.

Gracias à su inteligente energía, ha podido usted vencer obstáculos variadísimos y al parecer insuperables. Con el objeto de hacerlos conocer del público, haré ligera reminiscencia de algunos de ellos, por la relación que tienen con ese cúmulo de invectivas elaboradas contra usted y contra mí, y puestas en circulación de viva voz y aún per la prensa.

La actitud que tomó el Congreso de 1898, proponiéndose anular el contrato de Junio de 1897, que estaba legal y honradamente sancionado por la Convención Nacional, le hizo perder à usted el capital, que había negociado para llevar el ferrocarril à Quito.

Las consecuencias de ese escándalo parlamentario fueron terribles, porque aumentó, si cabe decirlo, el descrédito financiero del Ecuador en ultramar, en esa época aciaga.

Entónces se presentó à usted la oportunidad de hacer un buen negocio sin trabajar, entablando una reclamación internacional por el atropello de que era víctima; pero prefirió usted atender à mis razonables observaciones, y suscribió con buena voluntad las modificaciones que arbitrariamente le exigían. Dichas modificaciones, que consistían en la aclaración de algunos artículos del contrato principal, las habría aceptado usted, si amigablemente se le hubiera requerido à ello, puesto que todos estábamos interesados en determinar con la mayor precisión los derechos y obligaciones de ambas partes contratantes; pero el objetivo de mis enemigos políticos, que se encontraban en mayoría en las Cámaras Legis-

lativas, fué destruir el mismo contrato para quitarle la gloria de esa obra gigantesca al Partido Liberal, actitud antipatriótica, que motivó el Mensaje, que, en 15 de Setiembre de 1898, tuve que dirigir al Senado, para que la confabulación contra el contrato del Ferrocarril, que en la Cámara de Diputados se había tratado en sesiones secretas, se tratara en la Cámara Colegisladora en sesiones públicas.

Pero siempre reportó usted una ventaja notable en ese conflicto del Congreso con el Poder Ejecutivo, que yo presidía. Sin insinuación ninguna de parte de usted, mis enemigos en el Congreso concedieron espontáneamente á usted diez años de plazo para llevar el tren á Quito, en lugar de seis años estipulados en el contrato matriz, con el objeto de que el ferrocarril no llegara á Quito durante mi administración, como era mi deseo y el de usted.

De paso recordaré, que recién que aprobó la Asamblea Constituyente el Contrato Ferrocarrilero celebrado con usted, trataron mis enemigos políticos de hacerlo desistir de su propósito, ofreciéndole una buena cantidad, que rechazó usted; y que, para conseguir este objeto hasta se empeñaron con el señor Coronel James D. Tillman, en cargo que rehusó el entonces Ministro Plenipotenciario americano en Quito.

Descansando Ud. en la fé de un contrato público y en la honorabilidad de mi Gobierno, había emprendido en gastos considerables, para organizar la Compañía constructora, sin haberlo ayudado á usted jamás con ningún auxilio de la Caja Fiscal, y entrado en grandes desembolsos para el fiel cumplimiento de su compromiso, especialmente con el numeroso cuerpo de ingenieros, que estudiaba el trazo de la vía férrea.

De esas acciones nobilísimas de usted, que yo había palpado, nació la confianza que usted llegó á inspirarme, y el apoyo decidido que mi Gobierno prestó á la Compañía en los contratiempos, que en breve tendría que obviar.

Mediante nuevas combinaciones consiguió usted recursos para atender al reembolso de los accionistas que retiraron su capital en vista de la cuasi repudiación del Comptrato; logró usted poner en salvo el arreglo preliminar de la Deuda Externa, indispensable para rehabilitar el crédito nacional y dar valor efectivo á los Bonos ferrocarrileros, y consiguió emprender con vigor extraordinario los trabajos de la vía férrea de Chimbo á Sibambe.

En la estación lluviosa, cuando estaban encarriladas ya algunas millas, sobrevinieron aluviones extraordinarios, que ocasionaron derrumbes inmensos, que destruyeron completamente lo trabajado, y pue hicieron impracticable esa ruta, con pérdida de más de un millón de sucres en dinero sonante para la Compañía.

Ese espantoso desastre representaba el descrédito de mi Gobierno y el triunfo de mis enemigos.

Al mismo tiempo, el fracaso que sufría la Empresa, estaba agravado por el estado de guerra permanente porque atravesaba el país, circunstancia que contribuía á aumentar la desconfianza de los señores accionistas.

Como era natural, los señores Ministros, que, por ley tenían que intervenir en los asuntos del Ferrocarril, se horrorizaban de la situación; pero tuvieron confianza en mi resolución inquebrantable de hacer trepar el ferrocarril á la cordillera andina como recurso único para salvar el país; y aunque no hacian misterio de mi temeridad, secundaron mis disposiciones con abnegación y patriotismo.

El fracaso de los trabajos por la ruta conocida con el nombre de "Línea de Sibambe" fué un rudo golpe á la Compañía constructora. Por un cúmulo de circunstancias anormales la Empresa estaba virtualmente arruinada sin culpa de usted ni mía. Para salvarla, fué preciso que mi Gobierno depositara toda su confianza en la integridad del carácter de usted. Así lo hicimos, protegiendo de manera justificada la impensada ruta del río Chan Chan, iaspeccionada y escogida por el Ingeniero Davis y por usted y la Empresa se salvó, salvando

á la vez al Ecuador de un espantoso cataclismo económico.

Yo ansiaba ocasión para manifestar á usted por escrito mi agradecimiento, y aproveché de la oportunidad que me ofrece su carta, para felicitarle efusivamente por la entereza de su carácter. Por su parte ha salvado usted á la Compañía, que dignamente representa.

En días supremos para mí alcanzó á llegar el Ferrocarril á Alausí, evitando de esta manera que mis enemigos políticos me descuartizaran materialmente. Antes la demora ha sido para mí un peligro inmenso. Ahora apreciará usted y excusará lo impertinente de mis gestiones privadas, á fin de que la Locomótor coronara la antiplanicie andina á la brevedad posible.

Expresaré mi sentimiento porque el valor de lo gastado entre Bucay y Guanote hay excedido en una gran cantidad á lo presupuestado, dato que me suministró primero el señor James Sivewright, el millonario filantrópico, accionista de esta empresa, y después usted, señalando este exceso en dos millones de dólares.

Como tengo el deseo de publicar la carta de usted y mi contestación, me permitiré agregar unos párrafos más.

En todos los tonos insisten mis amigos en suponer muy caro el precio del Ferrocarril Trasnandino, ajustado en 17.552,000 dólares en bonos, que ganan el seis por ciento de interés anual, y amortizable el capital en el transcurso de 33 años: debiendo aclarar, que, de la cantidad mencionada únicamente 12.282,000 dólares están garantizados por la Nación, y los 5.250,000 restantes tendrán valor, á medida que avancó el tren. La vía férrea recorre 300 millas, poco más ó menos, existiendo entre Bucay y Tigsán trayectos, que rivalizan en dificultades con el renombrado Ferrocarril de la Oroya, que es el más elevado del mundo, ocupando el nuestro en esa escala el tercer lugar.

Aun cuando sepan mis apasionados enemigos que las primeras 138 millas del Ferrocarril de la Oroya han cos-

todo al Perú 43 millones de pesos oro, y à Costa Rica su línea férrea, (121 millas) de Alajuela à Limón 5 millones de libras esterlinas y que esos pueblos están contentos de haber obtenido el beneficio del ferrocarril, aunque les ha importado grandes beneficios, no se darán por vencidos en su antipatriótica labor.

Propalan también mis opositores con insensata convicción, que mi Gobierno entregò à usted 25 millones de sueres en dinero efectivo y que, con este metálico, es que ha podido usted verificar los trabajos realizados.

Para conocimiento de todos aquellos que se han dejado alucinar, debo declarar que mi Gobierno jamás entregò à usted, ó sea à la Compañía ni un solo peso en metálico, ni aún para atender à los gastos previos que demandó la organización de la Sociedad Constructora, y que fueron considerables, como he dicho antes.

Además, dejaré consignado en esta carta, que todos los valores desembolsados durante mi administración consistieron en 204,822 libras, 16 chelines, 8 peniques, remitidas al Fideicomisario en Londras, señores Clyn, Mills, Currie y Compañía, para atender al servicio de intereses y amortización de los Bonos, que se iban entregando à la Compañía, cuya cantidad consta en la cuenta corriente, cortada al 31 de Diciembre de 1901, que pasaron los Banqueros nombrados, y que se encuentra inserta en el Informe de Hacienda, presentado al último Congreso.

Recordaré, para satisfacción de mis correligionarios, que la mayor parte de esa fuerte cantidad fué salvada de los improporables gastos que demandaba el estado de guerra, que atravesábamos.

También el Ministro Game informa en su memoria, que en el primer semestre del presente año ha remesado à Londras 7.100 libras esterlinas con el mismo destino indicado.

De manera que, por 2.559,000 sueres tiene ya el

Ecuador su línea férrea trasandina en las inmediaciones de Tigsán, donde se encuentra hoy; y además, estoy informado de que la Empresa tiene material acumulado, suficiente para que pueda llegar el Ferrocarril hasta la ciudad de Ambato. Puede la Compañía enorgullecerse de la administración de usted.

Aún no quiero entrar en pormenores del beneficio moral y material que han principiado á reportar las Provincias Andinas con la obra del zarandeado Ferrocarril nuestro, diré, ya que se ha querido personalizar la responsabilidad de nuestros actos en esta empresa redentora del Ecuador. Sólo mencionaré que desde el año de 1897, en que se celebró el Contrato ferrocarrilero, principió á subir el valor de las propiedades rústicas y urbanas, al extremo de que todo ha doblado de precio en provecho de sus moradores, reportando utilidad relativa desde el infeliz jornalero hasta el capitalista. Este beneficio, recibido ya, vale mucho más, muchísimo más que el valor íntegro del mismo ferrocarril; y á medida que avance el tren, seguirá aumentando de suyo la riqueza general.

Empresa más combatida que nuestro Ferrocarril, no ha habido en el Continente de Colón. Aquí, en el Ecuador, el partido tradicionalista nos combatió por la prensa, en los parlamentos y campos de batalla, con tenacidad digna de mejor causa. El estudio de esta triple campaña se presta á serias consideraciones de moralidad pública y privada. Puede decirse, que, desde que la mayoría de los congresistas de 1898 lanzaron el grito de guerra á muerte contra el Contrato del Ferrocarril Trasandino, mantuvieron permanentemente y con lujo de valor la lucha armada, y que las dianas tocadas en los campamentos liberales, fueron los ecos precursores del pito civilizador de la Locomotora que iba á saludar al Chimborazo.

Sin esos triunfos obtenidos por el ejército nacional, no habría tenido yo la satisfacción de felicitar con el alma á mi Patria, por los trascendentales beneficios políticos

y financieros que le reporta el escalamiento de la Cordillera por el Ferrocarril.

Pasaré por alto otros puntos importantes para terminar esta carta.

Creo pondrá usted su mayor energía para conseguir que el tren llegue á Guamote á mediados de Enero próximo, á más tarde, como me lo ofrece usted. Yo tengo confianza en que el Ingeniero señor Bennett, tan moderado como inteligente y cumplido caballero, dará entero cumplimiento á las instrucciones y buenos deseos de usted.

Una vez puesta al servicio público la línea férrea hasta Guamote, asumirá la Compañía todo el tráfico entre la Costa y la Sierra, y sus ingresos mensuales podrán pasar de diez mil libras esterlinas, rendimiento que asegurará de manera ineludible el servicio de los Bonos, porque el saldo que tendrá entonces que remesar el Gobierno, será relativamente de menor cuantía y de fácil cumplimiento.

Sobre todo, el beneficio que va á dar á la Compañía, la mina de carbón que ha descubierto en las cercanías de Columbe, que me dicen es de buena calidad, será inmenso, poniéndola á cubierto de cualquiera contrariedad. Podemos llamar á este cuantioso hallazgo: *Brujerías de mi administración.*

En el ramo mineral, volviendo la Compañía á prestar atención adecuada al estudio de la gigantesca Cordillera, han de encontrarse riquezas extraordinarias, que harán olvidar á usted las penalidades sufridas. Los millones en manos de hombres emprendedores como usted, vienen á ser de utilidad pública.

Deseo que la honrada conducta que usted á observado en el Ecuador, sirva en la América Latina de noble estímulo para otros grandes empresarios, quienes á veces, á la menor contrariedad, se precipitan al campo de las reclamaciones internacionales, convirtiendo así cual-

quier gran proyecto de conveniencia nacional y de utilidad para las partes contratantes, en especulación desgraciada y aún punible, yo me congratulo en hacer á usted justicia.

Debe de exigirse siempre lo que sea justo, cuidando, por consiguiente, de no perjudicar á la Nación ni á la Compañía con interpretaciones interesadas sino con equidad, como lo hemos practicado nosotros.

Termino haciendo votos porque antes de reunirse el Congreso del año próximo, se encuentre el Ferrocarril en Riobamba á lo menos. Usted con su esfuerzo de águila, hará lo necesario por satisfacer este deseo general.

Con mis mejores expresiones, repítome de usted,

Afectísimo amigo

Eloy Alfaro.





XIII

Coronación de la obra

Por los capítulos anteriores se habrá visto las grandes dificultades que, desde su origen, tuvo que vencer el Gobierno en la realización de la obra del Ferrocarril de Guayaquil á Quito. Hubo un momento en que los ecuatorianos, hasta los mismos amigos del General Alfaro, dudaron de la llegada del tren á Quito. Todos nos dábamos á la desesperación de ver terminada dicha obra, en fuerza de la guerra, no sólo material, sino moral, que se les oponía al Gobierno y los suyos, en todo cuanto estaba relacionado con la conclusión del arribo del Ferrocarril á la ciudad de los Shyris.

Mas Alfaro y Harman, con la tenacidad que les distingue, no desmayaron en la empresa. Día tras día, año tras año, los obstáculos iban vencéndose en toda la línea; y la locomotora iba acercándose poco á poco á la Capital de la República. La prensa de oposición, dirigida por enemigos contumaces de la acción del liberalismo ecuatoriano, agotó todo el vocabulario inmundado de la diatriba en el combate á esta grande obra. Todos nos teníamos por perdidos y defraudados en nuestras esperanzas, al ver que Harman, ese carácter de acero, á

causa de dificultades completamente ajenas á su voluntad, no había podido cumplir, en el plazo estipulado, con la totalidad del contrato.

Si bien es cierto que el ferrocarril había trasmonado la Cordillera y que su influencia, con sólo su acercamiento, se dejaba sentir en gran parte de las provincias interandinas, también es verdad que cierto círculo, mal aconsejado por las pasiones banderizas, seguía impasible en su loca campaña, llevando la desesperanza al alma nacional y empujando á las masas á la revuelta, con el fin infame de obstaculizar el coronamiento de la magna obra.

La mayor parte de los diarios de esa época están llenos de suposiciones gratuitas, de acusaciones infundadas, de declamaciones que, en síntesis, no significaban otra cosa que la muerte eterna del progreso ecuatoriano, con el fracazo, por lado de la empresa ferrocarrilera, del término en que debía ser puesto el tren en las faldas del Pichincha. Leguleyos de mala muerte, que hacían migas con los retrógrados y revolucionarios, sustentaban que, en no habiéndose cumplido el contrato en referencia, era llegado el caso de que el Gobierno, dando de mano á los dictados de la justicia y de la razón, secuestrase de hecho el ferrocarril con todos sus accesorios y se les mandase á paseo, de una manera brutal, á los contratistas. Como el Gobierno manifestase, convencido de lo desastroso de este procedimiento, su negativa á este respecto, recrudecióse la campaña anti-ferrocarrilera y hubo muchos descontentos que se lanzaron á la revuelta.

En este estado de cosas, la locomotora dejó escuchar sus pitadas á media jornada de Quito, en el pueblo de Tambillo. Este acontecimiento volvió la esperanza al corazón de los ecuatorianos, especialmente al de los descendientes de los gloriosos mártires del 10 de Agosto. Nadie dudó desde entonces de la consumación del ideal de Alfaro. El tren en Tambillo, el entusiasmo poderoso del Viejo Luchador, la constancia de Har-

man, hicieron renacer la esperanza en el pecho de todos los ecuatorianos. Por lo mismo, el espíritu público, tomando todo su vigor y energía, se levantó imponente del uno al otro confín de la República. La reacción favorable al Gobierno comenzó á abrirse ancho campo en la patria ecuatoriana, á pesar de que ciertas gentes, tenaces en la consecución de sus proditorios fines, no se daban aún á partido. Todos los pueblos, por el órgano de sus Municipios, levantaron su voz de gratitud y bendición al legendario Caudillo de la Democracia ecuatoriana, y comenzaron á organizarse y prepararse para el gran día en que la cinta de acero llegase á unir á la Perla del Pacífico con la sulfana de los Andes, la poética Quito.

Y llegó la hora ansiada por todos los ciudadanos de buena voluntad, las nueve de la mañana del 25 de Junio de 1908, día de imperecedera memoria en los anales gloriosos de la Patria.

Hé aquí la manera como uno de nuestros diarios, redactado por nosotros, describe la coronación de la obra, la llegada del ferrocarril á la Capital.

“Las descargas de cañón, unidas á las de fusilería, anunciaron que el Tren se precipitaba, camino de Quito, por los llanos verdes y frescos del Turubamba, pitando y pitando, lanzando á los aires su cabellera formidable de humo y haciendo crujir, aquí y allá, las desigualdades y quiebras de esos lugares.

“A semejante anuncio, anuncio de grandeza y de gloria, las campanas de la ciudad rompieron en repiques entusiasmadores, que sacaron á las calles á una muchedumbre de ancianos y de enfermos, los que no habían podido ir hasta la estación del Tren; los primeros y los segundos, con los puños levantados al cielo, el semblante sobrecogido de gozo, gritaban con voz temblorosa y excitada, bendiciendo al hombre que les había proporcionado tamaña dicha, de escuchar el silbido de la Locomotora que ha de aturdir á Quito eternamente.

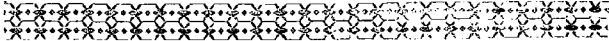
“Mujeres y niños, jóvenes y viejos, conservadores y

liberales, chicos y grandes; unos, en las cimas de las colinas que circundan la ciudad; otros, en las calles y balcones; parte, en los arcos de los templos y edificios públicos; parte, en indiscrpto desorden, sombrero en mano, radiante la mirada en el pueblo de Chimbacalle, presenciaron la llegada de los trenes que con el humo y su círculo de hierro, y sus pitadas ensordecedoras, cubrieron y aprisionaron la altura de la Iglesia de Chimbacalle, rodeándolo en circuito y acaallando esos como dolientes tañidos de las campanas que en forma de repiques, eran el gemido de la derrota.

Y los vivas, y los bravos, y los hurras; aquí libando copas de Champague, allá el sabroso vino, todo animación, toña alegría, y el Tren, el Tren, moviéndose soberbio á la mirada pública, cual monstruo inquieto que pretendía coquetear con 30.000 espectadores.

¡Hé ahí la llegada del ferrocarril!"

Ha sonado ya la hora de la reparación, en que la Patria ecuatoriana, echa al olvido las miserias que hemos presenciado en la realización de este ideal grandioso y que muchas veces han estado al punto de hacerlo fracazar.



XIV

Reseña de las fiestas

Para publicarla completa, sería necesario un volumen.

Eloy Alfaro, *el de las tristezas indómitas y luminosos ensueños*, acaba de ser coronado por los pueblos, á fin de resarcirle siquiera en parte, el sacrificio de su vida, consagrada toda ella á la resurrección de la patria, con cuyos dolores y tristezas hállase identificado.

Alfaro triunfando contra todas las oposiciones de amigos y enemigos, en la magna obra del ferrocarril, es una figura que se destaca en América: "La fe es su fuerza. La fe en todo lo exelso, en la libertad, en el derecho, en la redención de su patria. Este hombre no conoce ni el descanso ni la duda. No le habléis de desfallecimientos porque no os comprenderá. Es un sacrificio constante en aras de un ideal", había dicho ya un gran escritor americano.

Ha sabido coronar sus ideales?

Los pueblos se apresuran á rendirle tributo de admiración?

Si resucitara Napoleón en la época de sus glorias

en Europa ó Bolívar en América, no tendrían mejor ocasión.

Los tres días de fiestas han resultado estrechos.

¿Las glorias de los grandes hombres deben escribirse en páginas de oro?

Pues nunca como en esta fecha, se ha realizado esta frase: de todas las provincias, de todos los cantones, de todos los municipios, de parte del ejército, de la prensa, del comercio, de los institutos y las clases obreras, han caído como en lluvia las páginas de oro, las medallas incrustadas de brillantes y toda clase de obsequios destinados á inmortalizar al caudillo de la libertad, constructor del ferrocarril.

La medalla obsequiada por el Club Militar Nacional, es un modelo de gusto artístico y entraña alegorías patrióticas, entre brillantes de primera agua; su valor es de diez mil sueres.

La del comercio de Quito, aunque de menos valor, es de gran mérito.

"El Centro Radical Vargas Torres" obsequióle, con un álbum primoroso de autógrafos.

El libro de oro, es obra de la prensa y los municipios.

Eloy Alfaro, el héroe de las fiestas, en la inauguración del ferrocarril, ha recibido el sincero abrazo de todos los pueblos y las naciones amigas, rebosante de júbilo, con la sonrisa del triunfo y la majestad del vencedor. Le hemos visto rejuvenecido y "no le cabía el corazón en el pecho", según propia frase.

El humo de los cañones le recuerda sus campañas, pero el humo del carbón de piedra es su triunfo definitivo.

La aclamación de las multitudes, el grito general de "Excelsior" la palpación del porvenir, en el corazón de la locomotora, es la mejor diana que ha resonado en los oídos del viejo guerrero, el convencido más sublime que hemos hallado en el camino, según la frase de Var-

gas Vila, el alma más generosa consumida por la fiebre de un ideal, y la conciencia luminosa que no se obscurece nunca. En aquel templo humano alzado á la libertad, el fuego del Altar vacila, pero no se extingue”.

Tomamos de nuestro diario “El Imparcial”, la siguiente relación:

“24 DE JUNIO DE 1908

A las 6 a. m., entre vivas y hurras, los habitantes de Quito, cual más, cual menos, ayudaba á engalanar la ciudad, con banderolas y gallardetes, con flores y guirnaldas, con arcos revestidos de seda unos, otros con musgos y hermosas plantas arrancadas á nuestros fragantes bosques.

De tal manera revestida y engalanada la ciudad, el pueblo, en cada calle, en cada esquina, en cada casa, rompía en gritos de frenético entusiasmo.

Varios comerciantes é industriales repartían con profusión nunca vista, cromos, postales y obsequios artísticos, á la multitud alegre que recorría la ciudad.

A las ocho de la mañana, la parroquia de Chimbacalle, hoy parroquia Alfaro, donde se halla actualmente la última estación del tren, se encontraba repleta de gente que había concurrido parte á caballo, parte en bicicletas, parte en carruajes, á presenciar las diferentes maniobras militares que el ejército que hace la guarnición en esta plaza, dedicaba al señor General don Eloy Alfaro, en testimonio de admiración y gratitud á su magna obra.

Los diferentes cuerpos y colegios militares, al mando de sus bizarros é ilustrados Jefes, manifestaron una vez más, que, en la ciencia de la guerra, poco les falta para, en los conocimientos técnicos, en destreza y gallardía, poder exhibirse con ventaja en los mejores centros del mundo civilizado.

Terminadas las evoluciones, el ejército, con sobrada justicia, fue vivado estruendosamente por todo el trayecto, hasta que llegó á sus respectivos cuarteles, á las 12 p. m.

Eran las seis de la tarde cuando los balcones, las puertas de tiendas, los innumerables arcos triunfales comenzaron á iluminarse con diferentes colores, producidos con farolillos artísticos y focos de luz incandescente que, avivados por los de arco, daban á la ciudad el aspecto de una llanura de fuego, por la cual hormigucaban millares de individuos, vacilante el paso, á causa de la intensidad imponderable de la iluminación.

Las bandas de música, repartidas por todas las plazas y pascos públicos, entre la humareda y reventazón de fuegos pirotécnicos, echaban al aire sus notas marciales, acrecentando de este modo el gozo general.

La calle en que está situada la casa presidencial, presentaba el golpe de un templo de oro vivísimo, formado por arcos levantados en toda su extensión, abriñantados por más de dos mil focos de luz eléctrica, en muchos de los cuales figuraban las siguientes inscripciones: "A Eloy Alfaro, el Ejército". "Alfaro y Montalvo, son la gloria ecuatoriana". "Los Andes son testigos mudos de sus glorias". "Ante el triunfo huyen despavoridos los enemigos del ferrocarril".

DIA 25

A las cinco de la mañana de este gran día, la ciudad dormida de los Shyris, fue conmovida por la potente voz de los cañones y metrallas de las artillerías que, desde las alturas de Ichimbía, Pichincha y Panecillo, saludaban con sus focos de fuego, la aurora del 25 de Junio de 1908, de ese día que durará eternamente en la memoria de los quiteños.

En esa misma hora, las bandas militares salían de

sus cuarteles y recorrían las calles de la ciudad anunciando con sus tocatas rebosantes de alegría, que estaba próximo a ponerse en el horizonte el sol que había de presidir desde el cielo, el coronamiento de la magna empresa que salvaría al Ecuador.

A las 8 a. m., los cuerpos de línea, á los gratos sonos del himno patrio, izaban en sus respectivos cuarteles y en los edificios públicos, la enseña nacional.

A las 8,35 a. m., comenzó el desfile oficial á Chimbacalle, en el orden siguiente, llevando los diferentes gremios y corporaciones, las respectivas insignias y distintivos de cada cual:

Poder Ejecutivo, Ministros Diplomáticos, Corte Suprema, Tribunal de Cuentas, Corte Superior, Directorio del Comité Militar, Concejo Cantonal de Quito y Representantes de los demás Municipios, Cuerpo Consular, Universidad Central, Delegados del Ejército, Dirección General de Estudios, Representantes de la prensa, Comisión del Centro Radical "Vargas Torres", Corporación "Estudios de Farmacia", Instituto Nacional Mejía, Sociedad "Tipográfica del Pichincha", Sociedad "Artística é Industrial del Pichincha" y Gremios de Artesanos.

Una vez en Chimbacalle, pudimos observar lo que sigue:

Sobre un promontorio del terreno que dá frente á la nueva estación, se había levantado una carpa elegante, donde se ostentaban las banderas del Ecuador y América, cerca de la tribuna destinada á los oradores.

A la distancia de 200 metros sobre la vía férrea, hacia Tambillo, se levantaba el espléndido y monumental arco construido por los alumnos de la Escuela de Clases, bajo el cual había de entrar triunfante la locomotora á la estación de Chimbacalle."

Al regreso de la estación tuvo lugar el espléndido banquete, que el denodado ejército nacional ofreció al señor General Eloy Alfaro.

Los espaciosos salones del Congreso estaban rígidamente adornados con festones de musgo, entrelazados con los colores del iris y el azul y blanco, que recordaban la epopeya del 9 de Octubre.

La espaciosa mesa tenía la forma de una herradura, dando cabida á 350 invitados. El Cuerpo Diplomático y Consular, las Colonias extranjeras, los Poderes Públicos, representados por casi todos sus miembros; la clase militar y numerosos civiles formaban un simpático abigarramiento, unido por un lazo común, cual era el de manifestar al General Alfaro los sentimientos de gratitud y simpatía por haber coronado la magna obra, que hasta la víspera parecía un ensueño.

En el frente del salón se leía en letras de musgo, "El Ejército á su Caudillo".

Las tarjetas del *menú*, artísticamente trabajadas en la casa editorial de Proaño y Delgado, estaban adornadas con una viñeta del ferrocarril y el retrato del General Eloy Alfaro. En la primera página se leía los siguientes memorables combates del Viejo Luchador:

- Los Colorados, Junio 5 de 1864.
- Galte, Diciembre 14 de 1876.
- Esmeraldas, Abril 6 de 1882.
- Las Quintas, Julio 23 de 1882.
- Esmeraldas, Agosto 6 de 1882.
- Esmeraldas, Enero 10 de 1883.
- Tarazona, Mayo 22 de 1883.
- Las Palmitas, Mayo 28 de 1883.
- El Salado, Junio 3 de 1883.
- Guayaquil, Julio 9 de 1883.
- Altura de Tumbaco, Noviembre 20 de 1883.
- Portoviejo, Diciembre 1º de 1884.
- Jaramijó, Diciembre 6 de 1884.
- Gatazo, Agosto 14 de 1895.
- Chambo, Julio 3 de 1896.
- Cuenca Agosto 21 de 1896.
- Chasqui, Enero 15 de 1906."

En la última página el siguiente pensamiento:

“De su BRAZO de guerrero surgió la redención política de la Patria; de su inspirado CEREBRO de patrióta, la gigantesca obra del ferrocarril de los Andes; y de su CORAZON magnánimo, el perdón y el olvido para sus enemigos.”

DIA 26

A las 5 a. m., salieron las bandas de los cuarteles y recorrieron la ciudad hasta las 6 a. m., tocando aires marciales.

El pabellón nacional, á las 8 a. m., estaba flameando en todos los edificios públicos y casas particulares, entre gallardetes y otros adornos.

A la 1 p. m., el Ecuador entero, representado por los delegados de los municipios, penetraba al palacio nacional, para, á presencia del Cuerpo diplomático y Consular, felicitar al General Alfaro; felicitación que dió principio con una corta y expresiva alocución del señor Ministro de Colombia, Decano del Cuerpo diplomático, siguiendo luego numerosos discursos y la entrega de valiosos obsequios.

Como la recepción resultara larguísima, y fuesen las cinco y media de la tarde, se la postergó para el siguiente día.

PASEO ESCOLAR

Espléndida y muy simpática resultó la realización de la idea de la Dirección de Estudios para solemnizar la inauguración del ferrocarril, con un desfile de todas las escuelas y un carro alegórico.

Organizóse el desfile, como estaba anunciado, en la plaza del Teatro, de donde partió ese ejército numeroso de diminutos y esa legión de ángeles que recorrían la ciudad de los Shyris, atraídos por el pito de la locomotora.

Cerraba el desfile el carro que, representando el ferrocarril al pié de los Andes; llevaba una niña en la parte superior y á á los lados: la primera representaba la Pama coronando al héroe de la magna obra, cuyo busto iba sobre los Andes; y las otras dos, la Historia y el Progreso; cada una, llevaba una insignia de la Instrucción primaria; diecisiete niñas además marchaban en derredor del carro, cada una con una banda cruzada al pecho y en la cual se leía el nombre de cada provincia. La niña que representaba el territorio oriental llevaba en la cabeza un gorro de plumas y todas en la mano un cordón tricolor que desprendíase del carro.

Detrás de éste iba el Sr. Director de Estudios, Dr. Nicolás R. Vega, acompañado de los miembros del Consejo Escolar y terminaba el desfile con los alumnos de los Salesianos que, con su bauta de música, entusiasmaba tan simpática procesión. Al llegar al Palacio Nacional, paró el desfile y las niñas del carro, acompañadas del Sr. Director de Estudios y los miembros del Consejo, dirigieron al salón del Congreso, para la entrega de las tarjetas al Sr. General Alfaro, Presidente de la República.

Terminada esta, continuó el desfile hasta la plaza del Teatro, con el mismo orden con que comenzó la marcha.

A las 8 p. m., nuestras matronas, ataviadas ricamente, concurrían al Teatro Sucre, á presenciar la velada literario--musical, organizada por el comité Militar del Pichincha.

Allí entre un derroche de luces y de flores, de banderolas y coronas, se destacaba, en el centro del escenario, el retrato del Sr. General Alfaro, custodiado por seis soldados de artillería, vestidos de gran parada.

También, al lado de la tribuna, que estaba colocada á la derecha del proscenio, se veía un ferrocarril artístico de madera, trabajado en los talleres del Sr. Abelardo Mena, ferrocarril mandado á trabajar por el regimiento Bolívar, para dedicárselo al Sr. General Alfaro.

En los palcos, en la platea y en el paraíso, no habían los asistentes, quienes hacían estremecer con sus bravos é infinitos aplausos aquel edificio.

Comenzó el acto con el himno nacional, ejecutado con maestría por los alumnos del Conservatorio, bajo la dirección inteligente del reputado maestro Sr. D. Domingo Brescia, y cantado por las alumnas del Instituto Normal presididas por dos niñas bellísimas que figuraban á las dos Américas estrechándose las manos, en medio de un decorado hermoso, iluminado por brillantes luces de bengala.

Los oradores fueron los siguientes caballeros, que se desempeñaron admirablemente, pronunciando discursos y poesías por demás galanos y de un mérito inestimable, desde el punto de vista literario:

Sr. D. Abelardo Moncayo, Sr. D. Celiano Monje, Sr. Dr. Angel R. Porras, Srta. María Esther Fabara, los Coroneles D. Carlos Andrade y D. Nicolás F. López y el Comandante Miguel Angel Fernández Córdoba.

El Sr. Dr. José Mora López declamó la siguiente composición, que mereció nutridos aplausos:

Quito y el Ferrocarril

Quito, la bella ciudad
De los Shtyris, condenada
Sólo á rezar y enclaustrada,
Entre inmensa soledad,
Cien veces la libertad
Ha implorado con lamentos
Mas, sólo hoy á sus acentos
Acude un gigante, el tren:
Al que servirán de andén
Los muros de los conventos;

Oh, Quito! sílfide andina,
Vas á despertar de un sueño
Y al vaporarse el belcño
De tu mirada divina,

Comprenderás, peregrina
 Víctima has sido, en el mundo,
 Y de tu seno fecundo
 Sólo son hijos leales
 Los odiados liberales
 Que arrasamos con lo inmundo!

¿Quién te despierta Señora
 Del sueño de tantos siglos?
 ¿Son humanos, son vestiglos,
 Los que te llaman á esta hora?
 En la cumbre redentora
 Ruge el gigante y te aclama,
 ¡Reina, vestid de oriflama
 Tenéis púrpura y escudo.....
 Si el pueblo de ayer fué *mudo* (1)
 El pueblo de hoy, piensa y ama.....

¡Oh, soberana príncesa,
 Del Ecuador que os adora,
 Ya rasga el velo la aurora
 Que disipa la tristeza!
 ¡Gozad con tanta belleza,
 Y al reuegar del ignaro,
 Coronad á ese preclaro
 Varón que encarna la gloria!....,
 ¿Cuál ha sido nuestra historia?
 ¿Cuál sería, sin Alfaro?.....

Oíd: el gigante muge
 Ardiendo el fuego en su seno,
 Miradle: raudó y sereno
 Frente al Pichincha, que ruge,
 De ambos el cimientó cruge,
 Lanzan humo en espirales.....
 Más, cual buenos liberales.....
 Se abrazan, testigo el cielo,
 Jurando el bien de este suelo
 Cual dos hermanos leales!

(1) Provincialismo quiteño

Tus bravos tenientes te aman,
 Sus bayonetas relucen
 Y al través del Iris lucen
 La gloria con que se inflaman!
 ¡Redencio! es la voz que aclaman!
 ¡Redencio! acaso es delirio?
 ¡Patria, pureza de lirio,
 Si están rotas tus cadenas,
 Es con sangre de sus venas
 Con el ay! de su martirio!.....

Excelsior! la gloria canta
 El ara, está en el Pichincha,
 Ora declina, ora se hincha
 El mar, al besar su planta;
 Allí Alfaro, se levanta.
 Inmortal, entre fulgores
 Y olvido y perdón son flores
 Con que perfuma el santuario
 Pues sólo donde hay calvario
 Existen los redentores.

La música, como llevamos dicho, fue de lo más escogida que guarda el repertorio clásico.

La Srta. Esther Fabara derramó los primorosos gorgoritos que atesora su garganta bella y que siempre los derrocha con entusiasmo digno de imitarse, cada vez que, la Patria se alegra y que el corazón ecuatoriano palpita.

Y Trueba, el simpático Trueba, que en toda ocasión que se le solicita su hermoso y sonoro canto, acude presuroso, con su porte de caballero campido y de artista de verdad, esa noche, exteriorizando el grande sentimiento que posee su alma inteligente y melancólica, estuvo admirable, recibiendo reiterados aplausos y hurras.

Terminó la velada con el himno americano y con la repartición de medallas, cromos y otros obsequios conmemorativos.

Después de los tres días clásicos como hemos dicho, continuaron las fiestas, mereciendo especial mención, los obsequios del Municipio á las familias pobres y la gran velada del Conservatorio de Música, ofrecida por el Sr. Brescia, en la que se distinguieron el Sr. Nieto, la señorita Rosa M. Cobo, el Sr. Marcelli, las señoritas Esther Fabara y Josefina Veintiunilla, y los señores N. Delgado, C. Steffor, L. Salcedo, R. Velázquez y E. Bastidas.

Es escusado manifestar que el alma de esa velada espléndida, fueron el Sr. Domingo Brescia y su esposa, así como la señora de Marcelli, no olvidando que el Conservatorio, entre numerosas obras que representan el progreso del país, es fundación del General Eloy Alfaro.

Concluida nuestra narración, nos queda solamente estrechar la mano del viejo y generoso luchador, implorarle perdón para sus detractores y consagrarle á la memoria de los siglos que contemplarán sus obras y sabrán hacerle justicia, como le ha hecho ya la generación presente.

Si ayer no teníamos otra frase para él que la de "Exce Homo".

Hoy tenemos la de Resurrexit.

Tras el Calvario el Tabor.

En la época de civilización de Grecia y Roma, Eloy Alfaro hubiera sido divinizado.

Tócanos á los hombres de buena voluntad, endulzar por lo menos los últimos días de su existencia con el cariño y la gratitud que merece sus sacrificios.

Alfaro en su vida privada es un modelo de austeridad; en su vida pública, delinque cuando se trata de hacer el bien. Sus hábitos militares que constituyen una segunda naturaleza y su carácter indomable, le precipitan á veces sobre las leyes, pero solamente en un caso: cuando se trata del bien del país, del bien de la humanidad.

El veneno de las víboras ya no le alcanzan. Al profanador de los vasos sagrados como creían los pueblos fanatizados antes del 95, si llegase á morir, le llorarían hoy las comunidades religiosas y los conservadores: es todo lo que podemos decir respecto á su bondad, y ponemos punto final á nuestro humilde opúsculo.

Nunca se ha puesto de rodillas en sus persecuciones, jamás ha traicionado sus principios. En lo demás le toca hablar á la posteridad: á las clases obreras que ha encumbrado; á los proletarios sobre quienes ha derramado sus bienes; á los indios que ha rehimido, representando ellos gran parte de la población ecuatoriana, á las instituciones que se han creado durante su administración en lugar de la inmigración negra; al ejército ennoblecido, á todo lo que representa progreso en la patria, para condensar el discurso en una sola palabra.

Las acusaciones que figuran hasta hoy en libros y diarios contra este personaje immaculado; sólo pueden tener resonancia contra sus falsos amigos, que abusando de su confianza, han cometido crímenes.

¡Jamás el crimen ha partido de manos de Eloy Alfaro!.....

¡Gloria á su nombre!

NOTA FINAL

Este pequeño opúsculo donde se puede encontrar todo lo relativo al ferrocarril, contiene numerosas faltas de idioma, no sólo de ortografía; hay puntos en que declina hasta el buen sentido; por ejemplo, en las páginas 5 y 6 en que se habla de centenares de millones, siendo así que los borradores hablaban de centenares de miles.

El autor suplica á los lectores se sirvan dispensarle indulgencia, por cuanto dejó estos borradores en la imprenta y tuvo de ausentarse en la época de su publicación.

Con esta aclaración precindimos de la anticuada fe de erratas que nada vale para los lectores.

