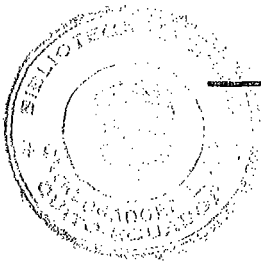


FELIX FLOR M.

PAGINAS
DE HISTORIA CONTEMPORANEA

LA RECTIFICACION DE LA LINEA
FERREA DE RIOBAMBA



1924

RIOBAMBA

IMPRENTA Y LIBRERÍA "NACIONAL"

A mi hijo Hugo, cariñosamente.

DEL MISMO AUTOR:

Homenaje a Maldonado

Crónicas de un viaje al
Archipiélago de Colón.

Ascensión al Tungurahua.

Dr. Antonio C. Pérez (Nota biográfica).

EL TRIUNFO DE RIOBAMBA

EL anhelo de LA RECTIFICACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA DE RIOBAMBA, tanto tiempo acariciado con fervor patriótico, como una obra de reparación y de progreso, se ha convertido en tangible y hermosa realidad.

YA no es una mísera derivación de las arterias de la vida nacional, es el sistema aórtico; la línea principal la que rinde el diario homenaje del comercio y del tráfico a la gentil Sultana del Chimborazo.

AL silencio de Necrópolis en que se la quiso mantener envuelta a esta ciudad, ha sucedido el esplendor del triunfo; y el penetrante silbido de la locomotora dilatándose por la infinita llanura, repercute en las inmensas montañas de la meseta riobambeña.

DE hoy más las paralelas de Stphenson no cesarán de traer al corazón de la patria ecuatoriana las pulsaciones de la vida social y política de la hermosa ciudad de los Shiris, el oro del trabajo de nuestra metrópoli portuaria, y el ritmo del pensar y del sentir de las adelantadas capitales del comercio y del gobierno de la Nación.

Y el húmedo surco de nuestras tierras estremecido y convulso bajo el acero de la mecánica moderna, redituará el ciento por uno el esfuerzo del agricultor progresista; la fecunda simiente convertida en dorada espiga; en riquísimo tubérculo, o en sabrosos frutos, podrán ser transportados fácilmente más allá de los lindes de nuestro suelo; y las artes y las industrias vinculadas con fuertes capitales de dentro y fuera de la población, se desarrollarán vigorosas y prósperas a la par que la intelectualidad y la cultura de sus numerosos habitantes.

¡FE grande y robusta la de los pueblos que tienen la conciencia de su porvenir!

NO en vano se ha agitado en patriótica convulsión el pueblo de Riobamba, y, a la postre, no ha sido estéril la sangre de tantas juventudes gloriosas. Los átomos que en armónica proporción formaron las gallardas personalidades de nuestros héroes ¿no se estremecerán de gozo, en su inconsciencia, al contemplar el delirio con que sus hermanos celebramos su triunfo?.....

MAS no es sólo el triunfo del cruento sacrificio el que hoy glorificamos, es el triunfo de la constancia y del esfuerzo colectivos, son los laureles de la inteligencia y del razonamiento los que hoy motivan nuestro justo regocijo. LOS ANDES, LA LINTERNA, EL DÍA (de Riobamba), EL OBSERVADOR, EL DERECHO y LA RAZÓN son los esforzados paladines de la noble cruzada por el resurgimiento de Riobamba.

¡RIOBAMBA, la ciudad hermosa de los grandes atalayas, de aire puro y transparente, y que por su bellissimo panorama es la constante admiración del viajero observador, no podía, no debía,

quedar rezagada en el concierto de la civilización! Como la immaculada blancura de las nieves eternas, que no las empañan ni el furioso vendaval, ni los vientos encontrados de las comarcas vecinas, así es la pureza de sentimientos para con sus hermanas de la República.

EN sus calles amplias y rectilíneas, y en sus plazas y jardines como enormes pulmones por donde circulan clarísimas linfas, reina la gloria del sol tropical; pero el poder de la altura modera su fuerza calorífica, y nos da la gracia de un clima suave y delicioso: la eterna primavera.

¡RIOBAMBA, ciudad antinómica de grandes libertades y de hondas tradiciones! Tú que tienes la rebeldía de tus volcanes, la alteza de miras de tus montañas, y que pletórica de optimismo estás realizando el milagro de una completa transformación social y económica; regocíjate en el triunfo de tus hijos y hazlo trascendental a cuantos han cooperado en la obra de tu desagravio y de tu engrandecimiento. Que los pueblos que suelen defender heroicamente, denodadamente sus derechos, saben también mostrarse grandes en el triunfo y grandes en la consecución de sus legítimas aspiraciones de progreso y de libertad.

LA RECTIFICACIÓN

DE LA LÍNEA FÉRREA

DE RIQBAMBA

El Ferrocarril del Sur



No queríamos remover las cenizas de la controvertida historia del Ferrocarril del Sur, cuyas importantes cuestiones pendientes todavía, mantienen en constante tensión el espíritu público ecuatoriano, pero vamos a tratar de acontecimientos íntimamente relacionados con ella, y no juzgamos fuera de propósito echar una mirada retrospectiva hacia el pasado para la mejor inteligencia del asunto.

La historia de nuestros ferrocarriles es ciertamente la historia de nuestro progreso económico y de nuestra liberación espiritual; pero nadie puede poner en duda que es también una historia de angustias, de miserias y de claudicaciones.....

Por ley inexorable del destino, los pueblos que por varias circunstancias étnicas y geográficas no han alcanzado un grado superior de desarrollo en la escala de los pueblos libres, tienen que pasar, fatalmente, por un *via crucis* de preparación antes de llegar al apogeo de su grandeza, y muchas caídas, muchos desfallecimientos y muchas amarguras les cuesta cada conquista de la civilización.

Tal el caso del Ecuador. Mucho tiempo hacía que nuestro país había sentido en lo más recóndito de su existencia la necesidad de reemplazar las lentas y pesadas cabalgaduras por las cintas férreas de la locomoción; largos y penosos días se empleaban en recorrer la enorme distancia que separa la metrópoli comercial de la Capital de la República,

y el anhelo de la construcción del ferrocarril del Sur se presentó como imperativo categórico de la nación. Este ha sido el *desideratum* de muchas generaciones, y esta es la justa aspiración de los pueblos que aún no reciben los inapreciables beneficios de ese elemento importante de adelanto material.

Pero rindiendo culto a la verdad justo es reconocer que al espíritu emprendedor de García Moreno le cupo la gloria de ser el iniciador del ferrocarril occidental. En los años de 1873 y 1874, a pesar de la penuria económica del Estado y contando con los pocos recursos nacionales, construyó 20 kilómetros de ferrocarriles entre Milagro y Barraganetal primero y luego entre Milagro y Yaguachi, siendo los Ingenieros Müller y Juan y Enrique Mac Olellan los directores de esas obras. Cierto que al menos su propósito inicial no fue sino la de unir el carretero que llegaba hasta Sibambé, con el río Guayas por medio de un camino de hierro de vía angosta; pero es evidente que en medio de la pesada atmósfera de fanatismos y de pasiones políticas que se respiraba en aquellos tiempos, García Moreno vislumbró la practicabilidad de la obra redentora del ferrocarril del Sur.

No consideramos a García Moreno sino desde el punto de vista de su actividad con respecto al asunto de que tratamos; pues los demás aspectos de su vida pública no hacen al caso recordarlos.

Después de este Magistrado hubo un período de odios y pasiones banderizas y, por consiguiente, de inacción ferroviaria, hasta que el General don Ignacio de Veintemilla dando tregua a su desleal persecución a los liberales, y entre el humo de la vendimia y el esplendor de su holgadísima vida inmortalizada por la cáustica y magistral pluma del autor de "Catilinarias", se acordó del ya casi olvidado ferrocarril que demoraba en la exuberancia de las montañas occidentales, y puso al servicio público, en 1884, 15 kilómetros de ferrocarriles hasta Chimbo, donde se levantó un hermoso puente de hierro.

Sabido es que el Gobierno de Caamaño se desarrolló casi íntegro en medio de las convulsiones de la guerra civil,

pero no por ello dejó de preocuparse de la prosecución de la labor ferrocarrilera. Y fue el señor doctor Antonio Flores quien, en el año 1888, unió Yaguachi con Durán por medio de las paralelas de hierro.

“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.

Quando me hallaba resuelto a emplear todo el rigor de la justicia ejecutiva contra esos pertinaces especuladores, convine en una transacción, cuyo resultado fué la entrega inmediata al Gobierno del ferrocarril entre Durán y Chimbo, con ciertas restricciones y el pago de las costas procesales a cargo de la Compañía de Obras Públicas, aunque a decir verdad, la insolvencia de ésta dejaba sin efecto el cumplimiento del convenio”. Esto dijo el General don Eloy Alfaro en su Mensaje a la Convención de 1896, refiriéndose a la tempestad de ambiciones y de farsas que bien pronto se desencadenó al rededor de la cuestión ferroviaria, en los periodos administrativos de los gobiernos de círculos y de familia.

No se puede menos que transigir con el determinismo de los hechos consumados, con la fatalidad del hecho que fue, de ahí que apenas nos limitemos a recordar los nombres de los D'okzsa, Kely, de Auray, Frottier, Delort y otros, cuya memoria trae envuelta entre girones de historia nacional una serie de fracasos, especulaciones y combinaciones que trajeron el descrédito de sus gestores, y cundieron el desaliento en las Cámaras Legislativas y el recelo y la duda en el pueblo ecuatoriano.

Tal es a grandes rasgos la historia de lo que podríamos llamar la primera etapa del Ferrocarril del Sur. Y de un somero estudio se desprende que cuando hay honradez administrativa y buena voluntad, no es difícil emprender las mejores obras en favor de la nación; lo que no sucede cuando la hidra de Lerna de las revoluciones se interpone

entre los factores del progreso de los pueblos, y cuando las bajas ambiciones de grupos y de argollas, lejos de propender al bien general, se congregan tan sólo para trabajar por sus mezquinos intereses personales.

¡Sabia lección de experiencia que bien se podría aprovechar en los dichosos tiempos por que atravesamos!

Grandes resistencias a la obra redentora



Vicio común de nuestros conciudadanos, el de oponer serias resistencias a las obras más trascendentales en orden al progreso de los pueblos, pero ninguna empresa ha tenido más enemigos y detractores que la importantísima del Ferrocarril del Sur. Con decir que hasta las ideas religiosas fueron parte para la postergación de ella, basta para dar una idea aproximada del triste concepto en que se la tenía por parte de los eternos rezagados de la civilización.

Razones políticas en primer lugar, pues los conservadores en modo alguno querían que fuesen los liberales quienes arrimaran el hombro a tan magna empresa; luego motivos económicos: la falta absoluta de dinero, el descrédito a que había llegado la nación por efecto de los peculados y tremendos fracasos de las administraciones anteriores; imposibles físicos, todo, todo obraba en el ánimo del pueblo ecuatoriano para que dude del éxito de la obra ferroviaria que no había acabado de salir de la zona montañosa.

Y no era esta la convicción de sólo el pueblo llano de nuestra población, aun las personas ilustradas y algunos gobernantes creían que era muy difícil, acaso imposible la

construcción del Ferrocarril del Sur, o estaban persuadidos de que aún no había llegado para el Ecuador el tiempo de los ferrocarriles, cuando ya casi todas las repúblicas Sudamericanas contaban con muchos kilómetros de caminos de hierro. Y así, en el Mensaje que el señor doctor Antonio Flores presentó al Congreso Ordinario de 1890, refiriéndose a este asunto se expresa de este modo: "Estaba arraigada en mí la convicción muy antigua de que debemos pensar ante todo y de preferencia en reparar los caminos de herradura. Y suponiendo que llegue presto la era de los ferrocarriles para el Ecuador, *lo que dudo*, esos caminos serán siempre útiles. Naturalmente, nadie puede poner en duda la utilidad de los caminos de herradura, pero ello no era óbice para emprender en una obra tan necesaria para el Ecuador.

Nosotros mismo habíamos oído de labios de nuestros respetables maestros de zotana, los únicos maestros de esa generación, que el ascenso del ferrocarril a la meseta interandina era poco menos que imposible, dada la configuración geológica de nuestro suelo.

—Los ecuatorianos no tendrán ferrocarril de Guayaquil a Quito—nos habían dicho paladinamente aquellos distinguidos modeladores de la juventud. Y francamente, esa sentencia del *magister dixit*, dicha en aquellos tiempos, no dejó de producir la consiguiente impresión en nuestros cerebros en pleno desarrollo.

Por último sabida es la guerra sin cuartel que las Legislaturas, la Prensa y los mismos pseudo liberales hicieron al proyecto primitivo, no precisamente para salvar a la nación de las onerosas cargas con que se la gravaba, sino para anular el contrato e impedir la construcción de la obra voluntaria.

Cierto que la ardua empresa del Ferrocarril del Sur estaba erizada de dificultades de todo género, como muy bien lo dijo Mr. Harman, el brazo fuerte de la obra magna, en una ocasión solemne en que se expresó así: "Nadie aprueba, como yo, señores, la justa causa de duda que existía sobre el éxito feliz de esta obra, porque nadie puede

apreciar como yo, las dificultades que han tenido que vencerse, dificultades que se presentaron tan aterradoras, que no sólo asustaron al pueblo de este país, sino que casi hicieron desmayar a los que han tomado en sus manos la labor". Pero unas son las dificultades del tiempo y del espacio que naturalmente se presentan para la realización de toda empresa, especialmente si es de la magnitud del que tratamos, y otras las que se originan en la emulación de los partidos políticos, en los odios personales, en la intriga, en la ambición y en la maledicencia de los hombres.

Y precisamente en haber vencido todo ese cúmulo de dificultades y resistencias naturales y las creadas por la debilidad humana, en ello estriba la mayor gloria de quienes terciaron en la ejecución de obra tan indispensable para nuestra Patria.

El Ferrocarril del Sur después del 95

No obstante la tenaz oposición del tradicionalismo, las intrigas de la política y las vallas de la ignorancia, que cual horribles monstruos querían detener, a todo trance, el paso victorioso de la civilización, es evidente que con el advenimiento del verdadero liberalismo al Ecuador comienza una era de incontenible actividad en la historia del ferrocarril trasandino.

Por fortuna, entre los principales números del programa que proclamó la revolución del 5 de Junio consta la terminación del Ferrocarril a Quito, y he ahí que esa obra de romanos tan combatida y anatematizada, ese imposible

físico de la pusilanimidad y del pesimismo, se ha convertido en el hecho práctico más grande del liberalismo ecuatoriano.

Pero si es verdad que el empuje de las ideas abrió amplia brecha en la conciencia colectiva del pueblo ecuatoriano, y preparó, digámoslo así, el terreno para la conquista del riel; no es menos cierto que el General Alfaro fue el cerebro poderoso y la energía inquebrantable del éxito de la obra. Tras una continuada serie de penosas vicisitudes de su accidentada y heroica vida política, llegó, por fin, el día de la reivindicación y del triunfo, y con fe decidida se entregó a los preliminares de la empresa.

“Desde que vio que la locomotora estaba serpenteando en la América Latina, comprendió cuan esencial era la adquisición de ella en su Patria, y esta fue la idea que penetrando en su organización intelectual como el vapor en las máquinas, suministróle grande esfuerzo para proyectar, coordinar, ver claro en lo futuro, soportar vicisitudes, dominar resistencias invencibles, llevar adelante y coronar la obra más monumental de que puede gloriarse el Ecuador.... . Alfaro fue el alma del Ferrocarril del Sur: no hubo entre sus contemporáneos para esa obra” dice un distinguido escritor nacional, en la historia del Ferrocarril que periódicamente viene publicando la revista “Nariz del Diablo”. Y así fue la verdad, porque el Ferrocarril fue el sueño dorado de su existencia y nadie como él estuvo en condiciones psicológicas más ventajosas para llevarlo a cabo.

Y en el Mensaje especial que este Magistrado presentó a la Convención nacional de 1896, relativo a la obra del Ferrocarril se lee lo siguiente: “Vinculado como está en ella el porvenir de la Nación, en todos sus ramos de su actividad mercantil, agrícola e industrial, vuelvo a llamar la atención de los Representantes del pueblo para que con su ilustración y patriotismo escogiten los medios de llevar a 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 de la civilización sobre el abuso y la barbarie”.

No es precisamente la divina inspiración del genio la que admiramos en el General Eloy Alfaro; sino la maravillosa energía de voluntad con la que venciendo dificultades y allanando resistencias supo llegar con paso seguro a la meta de sus viejas aspiraciones. Parece que este hombre excepcional había aceptado sin restricciones el lema de cierto político que hizo época en la historia de su patria, de hacer una cosa aunque sea mal hecha y cueste lo que costare, porque, según él, en ello se basa el secreto del éxito; y es evidente que sin la determinación del Viejo Luchador acaso hasta ahora no habríamos visto los rieles del ferrocarril trasmontando nuestra cordillera andina.

De ahí que el pueblo ecuatoriano le rindiera merecido homenaje de justicia y de gratitud, en la hora de su triunfo, y de ahí también que, el Verbo de Montalvo hecho hombre, según la feliz expresión de Vargas Vila, sublimado y purificado por la acción del tiempo se agigante cada día, a medida que perduran sus más importantes obras públicas.

Y si el contrato Valdivieso-Harman del 14 de Junio de 1897, para la construcción de un ferrocarril de vía permanente desde Chimbo hasta Quito y poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y el puente Chimbo, adolece de errores sustanciales cuyas consecuencias hasta ahora gravitan sobre nosotros; y si acontecimientos políticos posteriores le restaron simpatías y le consitaron odios desapoderados a Alfaro. no hay duda que sobre esa montaña de odios y resentimientos se levanta majestuoso el Ferrocarril Trasandino, que proclama muy alto su gloria, y no está muy lejano el día en que sobre la base granítica de la Nariz del Diablo, el paso más atrevido de la cordillera, se erguirá la excelsa figura del Mártir de la democracia ecuatoriana.

Faltaríamos a un elemental deber de atención si en este punto no mencionásemos los nombres de Mr. Archer Harman primero, quien levantando el crédito del país, en-

contró accionistas para la magna empresa en el extranjero, y luego los del Coronel Schunck, el Ingeniero Davis y el Mayor John Harman, quines con la eficiencia de sus vastos conocimientos profesionales fueron infatigables colaboradores de la obra.

No sabemos si efectivamente la línea Kely sea mala en realidad. Así lo dijo al menos el Ingeniero Müller en el informe que al respecto presentó al señor Ministro de Obras Públicas de ese tiempo "La línea Pagma-Sibambe-Cuncun es inútil y de ninguna importancia. No puede, según las razones dadas, usarse. Y aún si pudiera usarse, es una línea muy mala para el tráfico mismo"—tales son sus terminantes palabras.—Mas, lo cierto es que abandonada esa vía por tal o cual motivo y dadas las insalvables dificultades que con el transcurso del tiempo se han presentado en la línea actual, desde Chunchi hasta Tixán, aún se habla de las excelencias de la antigua trocha.

—“¿Por qué se abandonó ese trazo por el actual?—Dice el General Rafael Uribe Uribe, verdadera gloria colombiana, en un artículo escrito en “Viajes por América” y dirigido al señor doctor Alejandro López, Ingeniero del Ferrocarril de Antioquia. Y luego él mismo se responde en los siguientes términos:

Por ir en busca de una pretendida veta de carbón que después no se halló [como si fuera frecuente haber hulla en la vecindad de las formaciones volcánicas.] También creyeron los empresarios dirigirse a una región minera denunciada por ellos y que luego no ha resultado. De suerte que sacrificaron los intereses generales y permanentes del País a quien sirven y que los paga, a sus personales intereses o ambiciones de extranjeros”.

Por diversos motivos los trabajos del ferrocarril, según los nuevos contratos, no comenzaron seriamente sino a partir de 1899, y de ese año a 1901 se terminó la parte montañosa y se iniciaron las obras más difíciles de la cordillera.

Pero al Gobierno del General Plaza se le debe en puridad de verdad la construcción de las partes más atrevidas e importantes de esa sección. Más de treinta millas quedaron expeditas para el tráfico en su pacífica administración, lo cual prueba el espíritu de progreso que anima a tan distinguido hombre público y habilísimo político.

El derecho de Riobamba

Todos los países civilizados del Globo se preocupan, con interés patriótico, de llevar los caminos de hierro hacia los lugares más apartados de su territorio, ya para explotar sus riquezas naturales, ya con fines de política internacional o estrategia, y ya finalmente porque comprenden que el adelanto material y cultural de sus secciones significa el porvenir económico y el progreso de toda la nación.

El Ecuador, país esencialmente joven, que a la riqueza y pujanza de su territorio se auna la hidalga caballería castellana de sus hijos, no debía faltar a este principio general de evolución. Constituido geográficamente por las importantes provincias del Litoral, colocadas por la naturaleza en las bajas regiones tropicales; y enclavadas en el dorso de la cordillera de los Andes las provincias de la Sierra, sólo un prodigio de ingeniería pudo haber roto las fronteras y ponerlas en rápida comunicación.

Y realizado el empeño, era natural, era lógico suponer que los beneficios del ferrocarril se participarían por igual, entre todas las provincias de la sierra que por su situación topográfica estaban capacitadas para recibir ese elemento importante de civilización. Pero ¡oh sarcasmo de la suerte!, según el contrato primitivo dos ciudades principalísimas quedarían aisladas del tráfico general de la República: las hermosas cunas de Maldonado y de Montalvo.

¿Por qué se las reelegaba a último término en el rol de prestigio que les corresponde como pueblos cultos y libres? Francamente que hasta ahora no hemos encontrado razón alguna de peso que justifique tal preterición.

Pero ello no debía perdurar. El Congreso ordinario de 1900 en el período administrativo del General Alfaro, y cuya dirección honraron hombres de la talla del señor General Plaza y del doctor Manuel B. Cueva, reconociendo la inculcable injusticia que se había cometido con Riobamba, le rindió el homenaje de la más franca reparación y decretó la ley mediante la cual la línea principal debía pasar por esta ciudad.

No ha sido, pues, sólo en virtud de los dictados de justicia universal que ampara a todos los pueblos que Riobamba, ciudad importantísima del Ecuador, situada en el corazón de la Patria, ha exigido por todos los medios la línea directa del ferrocarril; ese derecho fue reconocido además por la representación nacional y convertido en Ley positiva de la República mediante el patriotismo, la inteligencia y la clara visión del porvenir de los H. H. Representantes del Chimborazo señores Coronel Julio Román, Juan Chiriboga Freire, Isidoro Cordovez, J. Adelberto Araujo y Darío Fiallo, cuyos nombres debe recordar con gratitud el pueblo de Riobamba.

A trueque de varias concesiones que el Gobierno del Ecuador hizo a "THE GUAYAQUIL & QUITO RAILWAY Co.", para que se le permitiera aumentar las gradientes en varias secciones y rectificar trabajos provenientes de la insuficiencia de los estudios de localización, la Compañía del Ferrocarril del Sur se comprometió entre otras cosas, a que *la línea principal pase por Riobamba.*

He aquí el decreto:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, CONSIDERANDO:

Que para la realización de la obra del Ferrocarril, que partiendo de la ciudad de Guayaquil debe terminar en esta Capital, el representante de la "Guayaquil and Quito

Railway Company" ha solicitado que se le conceda usar de una gradiente mayor que la estipulada en los contratos otorgados el 14 de Junio de 1897 y 26 de Noviembre de 1898, por ser casi imposible realizar la vía con el 4 por ciento de gradiente máxima, estipulada en aquellos contratos; y considerando también que la Nación debe proteger la referida obra;

DECRETA:

Art. 1º Autorízase a la "Guayaquil and Quito Railway Company" para que en la construcción del Ferrocarril antedicho pueda variar la gradiente de la manera que se expresa:

(a) Podrá usar en la sección entre el río Chimbo y Guamote del 4 al 5 por ciento en once millas, del 5 al $5\frac{1}{2}$ en cinco millas, y el $5\frac{1}{2}$ en dos.

(b) En toda la parte que exceda de 4 por ciento, la Compañía usará de máquinas de suficiente potencia para arrastrar los convoyes, con la misma facilidad que si la gradiente no hubiera pasado del 3 por ciento.

(c) Por toda la falta en el servicio público, a causa del aumento de gradiente, será responsable la Compañía, quien indemnizará los daños y perjuicios ocasionados a la Nación.

(d) La concesión de este Decreto no altera en manera alguna los derechos ni las obligaciones de las dos partes contratantes, en cuanto no provengan de la autorización para el cambio de gradientes.

Art. 2º La Compañía, en cambio de lo concedido, se obliga:

1º A ensanchar la latitud de la línea a, 42 pulgadas inglesas.

2º *A que la línea principal pase por Riobamba, y respecto a la de Ambato, a aproximar la línea, lo más que pueda, a esta última ciudad, construyendo un ramal que facilite su tráfico.*

Dado en Quito, etc.

La línea directa por Riobamba



Jadeante y serpenteando como un enorme reptil avanzaba por primera vez el Ferrocarril del Sur al pueblo de Guamote; de todas las ciudades del Ecuador había acudido un gran número de personas para celebrar tan fausto acontecimiento, y el entusiasmo de los concurrentes fue indescriptible. Luego las fiestas se desarrollaron dentro de un ambiente de cordialidad y de cultura, y los actos públicos revistieron el aspecto de una gran solemnidad.

Pero a Riobamba le habían estado reservados días de angustia y de amargos desengaños..... Contando con una Ley de la República y teniendo un magnífico estudio sobre la construcción de la línea directa por esta ciudad, se había convenido en que un simple ramal nos pusiera en comunicación, acaso como un favor, con el resto de la República.....

Ahora bien, según el artículo veintinueve del contrato primitivo, vigente después de las modificaciones de 1898 y 1900, el trazo y la localización de la línea férrea serían aprobados por el Ingeniero Jefe del Ferrocarril. Pero dadas las condiciones ventajosas del terreno y considerado el asunto desde un punto de vista puramente científico y de las altas conveniencias nacionales, ningún trazo mejor que el de Guamote-Seseles-San Luis, etc., para continuar los trabajos del ferrocarril. Tal había sido el informe del Coronel Schunck, eminente ingeniero americano que a su honradez y experiencia comprobadas unía el prestigio de una onvidiable reputación científica, gallardamente conquis-

tada en el trazo del ferrocarril intercontinental y en el ferrocarril elevado de la 6^a avenida de Nueva York, actualmente en servicio.

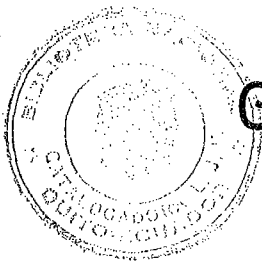
¿Por qué, en consecuencia, no se construyó la línea directa por Riobamba siguiendo el estudio de Mr. Schunck, cuya autorizada opinión era recibida y acatada sin reservas por parte de la Compañía del Ferrocarril? ¿Por qué el pueblo riobambeño unido como un solo hombre no fue a impedir semejante atentado contra el progreso de Riobamba que le privaba de su línea directa? ¿Qué clase de autoridades seccionales fueron ésas que no midieron el peligro en toda su extensión, y celosas del cumplimiento de sus deberes, no se colocaron oportunamente a la cabeza de sus representados para exigir de los Poderes Públicos el cumplimiento de la Ley? No queremos traslucir todo lo que sabemos al respecto. Pero es una desgracia que entre nosotros siempre los intereses personales primen sobre los grandes intereses de los pueblos.

Y así como en el orden de las ideas de un absurdo, de un acto reprochable, se derivan consecuencias absurdas, así en el orden material de un grave error de ejecución se desprende la ruina de una obra necesaria. Y en este caso, el abandono de la línea Schunck fue el origen de los males que nos han sobrevenido desde hace cerca de un cuarto de siglo.

He aquí como, considerando el asunto desde un punto de vista general, se expresa al respecto uno de nuestros más caracterizados ingenieros nacionales, en un artículo publicado no ha mucho en "El Comercio" de Quito: "La verdadera causa del infausto acortecimiento de Riobamba—dice— es la falta de cumplimiento de las estipulaciones del contrato, por parte de la Compañía del Ferrocarril del Sur y la funesta y aciaga acción gubernativa. El trazo único y racional que debía satisfacer las justas ambiciones de los pueblos de la provincia del Chimborazo y los de la República entera, debía ser el siguiente: De Guamote seguir el río del mismo nombre, luego el del río Sesel, después el de Cebadas, en seguida continuar por Licto, Punín, San Luis, y Riobam-

ba; atravesar por las faldas orientales del nudo de Igualata; descender por Quero, y de ahí pasando a muy corta distancia de Pelileo llegar a Ambato. Este es el trazo que debía aprobar la Compañía para cumplir honradamente su pacto; esta era la línea que el Gobierno debía exigir con entereza, probidad y patriotismo”.

Muchas ventajas se habrían deducido de seguirse la inmejorable y corta línea directa indicada. En primer lugar se habría salido por los fueros de la dignidad nacional; los trabajos se hubiesen seguido con más facilidad abarcando pueblos y zonas riquísimas a su paso; el acortamiento de la distancia como puede verse consultando una carta geográfica; y ante todo y sobre todo *las paralelas de hierro estarían a unos cuantos kilómetros del pueblo de Baños—una de las mejores puertas de entrada a nuestra tierra de promisión—*, anhelo que hasta ahora, después de tanto tiempo y con un ingente gasto de muchos cientos de miles de sucres, en el llamado Ferrocarril al Curaray, no hemos podido realizar.....



Comentarios

Por encontrarlo muy a propósito de este lugar publicamos el artículo que, con el título de “Sobre un viejo tema”, apareció en el número 61 del interdiario “Los Andes”, escrito por un distinguido y acucioso colaborador de dicho periódico.

Es el siguiente: “Parece que desde que arribó la locomotora a Guamote se procuró no hacer sensible la verdad de la usurpación de sus derechos a esta buena ciudad, pues no obstante las repetidas advertencias de algunas personas bien informadas, el Gobierno y el contratista del ferrocarril,

en unisonancia, dijeron, por uno u otro motivo, que la línea a esta ciudad era directa y las autoridades locales se dejaron engañar hasta el punto de darse el lujo de indignarse contra los que dieron los oportunos avisos y garantizaron el cumplimiento de las estipulaciones del contrato primitivo con las modificaciones, que beneficiaron a los accionistas de la Compañía constructora, perjudicando la perfección técnica de la obra y afectando la parte económica en distintas combinaciones financieras. Y es que nuestro propio interés, como alguien lo observa: viene a ser un maravilloso instrumento para sacarnos dulcemente los ojos, y por esto nuestros gobernantes regularon insensiblemente su creencia a la voluntad que tenían de proteger, sin reparos, a los yanquis, y, por contagio, se les alteró el juicio a las autoridades provinciales.

La fuerte gradiente y la localización de la línea caprichosamente propuestas y aceptadas, la calidad del terreno por donde pasa el ferrocarril, todo se consideró científicamente estudiado y con tan extraña veneración que se tenía por un atentado el añadir una observación a las resoluciones de los ingenieros y empresarios, y por un crimen contrariarlos; no parecía sino que los unos y los otros habían agotado los conocimientos en la materia y no le dejaban nada que investigar, que saber a los ecuatorianos. Todo se quiso creer y se creyó, todo se quiso aceptar y se aceptó. Mas, hoy se protesta sólo contra la Compañía por la calidad del material fijo y rodante, por la gradiente, por la calidad del terreno que ocupa la vía férrea, y se pasa por alto lo concerniente a las estipulaciones no cumplidas y consignadas en los contratos celebrados con los empresarios de la *magna obra*, como si éstas no valieran la pena de tomarlas en cuenta, acaso por humillar el soberbio poder del raciocinio que pretende se debe juzgar de las cosas por lo que son en sí y no por las disposiciones de nuestra voluntad.


Hay más, el que pretenda averiguar el motivo de aquellos entripados, se admirará de que, habiendo sido tan débiles las razones expuestas por los empresarios yanquis para no dar cumplimiento, en su oportunidad, a las obligaciones

contraídas a trueque de concesiones provechosísimas para ellos, nuestros gobernantes, con sencillez inexplicable, hayan permitido a la Compañía, que exprime el jugo de nuestro pobre Erario, aplazar indefinidamente, y sin compensación para el País, la ejecución de aquellas obras a que nos referimos.

.....

Nada hemos pedido los riobambeños como lo tenemos demostrado, que no esté escrito en los contratos celebrados con "The Guayaquil & Quito Railway Co", que son leyes de la República, y esas estipulaciones tuvieron por base, no nos cansaremos de repetirlo, un beneficio de suma importancia para la Compañía".

Violación de la Ley



No ha podido ser más clara ni más terminante la disposición contenida en el inciso 2º del artículo 2º del Decreto Legislativo que ordena que la línea principal del Ferrocarril del Sur pase por Riobamba.

¿Ni qué duda podía haber en la interpretación de esta Ley que brilla con claridad meridiana en el cielo de la justicia y del derecho?

Y sin embargo, la Compañía del Ferrocarril del Sur en su afán de eludir el cumplimiento de la ley y las estipulaciones de los contratos de 18 de noviembre de 1903 y 20 de octubre de 1906, apeló a ciertas argucias y sofismas carentes de valor, que fueron brillantemente combatidas por el señor Ministro de Obras Públicas de entonces, doctor Gonzalo S. Córdova.

Nada más demostrativo al respecto que el siguiente oficio del citado señor Ministro, que dirigido con la debida oportunidad al Ingeniero de Gobierno señor Van Isschot, fue transcrito en los anexos de la Memoria especial que presentó el doctor Córdova al Congreso de 1904 acerca del Ferrocarril del Sur.

Hélo aquí.

“LINEA PRINCIPAL A RIOBAMBA.—Por el Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900 se modificaron algunos artículos de los convenios de 14 de Junio de 1897 y 26 de Noviembre de 1898; y de la misma manera que un contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, así también el citado Decreto de 1900 es un verdadero contrato bilateral de cuyo cumplimiento *no puede eximirse una de las partes sin el consentimiento expreso de la otra.* La Guayaquil and Quito Railway C^o solicitó y consiguió del Congreso de 1900 que se le permitiera usar en la sección de Chimbo a Guamote, una gradiente del 4 al 5 y medio en 11 millas; del 5 al 5 y tercio en 5 millas; y el 5 y medio en dos millas; total 18 millas. La Compañía del Ferrocarril, no sólo ha hecho uso y aprovechado de esta concesión, *sino que ha excedido en mucho de ella, habiendo empleado mayor gradiente en 35 millas, con la grave circunstancia de que en 12 de ellas se ha usado la gradiente máxima del 5 y medio que sólo debió usarse en 2.* El Gobierno sólo ha cumplido con las obligaciones que le impuso el referido Decreto Legislativo; sino que ha tolerado el abuso de la concesión y ha visto desaparecer la garantía estipulada para el uso de la mayor gradiente, *únicamente por no entorpecer los trabajos de una obra que está llamada a regenerar el país.* La Compañía en retorno de las concesiones y gracias del Gobierno, ha debido pues cumplir *y está en el deber de cumplir* las obligaciones estipuladas en el Decreto de 1900, *siendo una de ellas, la más importante, la que se refiere al paso de la línea principal del Ferrocarril por la*

ciudad de Riobamba. Pero asegúrame Ud., refiriéndose al señor Director e ingeniero en Jefe del Ferrocarril, que de las dos líneas estudiadas por la Compañía con el objeto de cumplir con su obligación, ninguna de ellas ha sido satisfactoria, por la mala calidad o por lo muy quebrado del terreno; y que, en consecuencia, ha sido necesario volver a la vía primitivamente elegida. Esta resolución de la Compañía es arbitraria y no puede llevarse a cabo mientras subsista vigente el Decreto Legislativo de 1900, cuya ejecución y cumplimiento correspóndele al Ejecutivo por órgano del Ministerio que ejerzo. La Compañía al aventurar su propuesta al Congreso de 1900 tuvo conocimiento del terreno y estudió todas las dificultades que hoy le están pareciendo insuperables. Y si la Compañía procedió de ligero, al aceptar una obligación sin estudio alguno previo, imputese a sí misma esa falta; el país, la Provincia del Chimborazo especialmente, ni el Gobierno pueden ser burlados en sus legítimos derechos y justas aspiraciones. En consecuencia, no puede Ud. aprobar ningún plano o estudio que desvíe de Riobamba la línea principal del ferrocarril mientras esté vigente el tantas veces citado Decreto de 1900”.

Irrefutable, enérgica es en verdad la defensa del señor doctor Córdova, de los vitales intereses de la nación y de los indiscutibles y especiales derechos de Riobamba. Pero desgraciadamente esa actitud viril y resuelta se perdió en el vacío, y el hecho práctico, inconcuso, fatal fue que, aprobados o no los planos de la localización del ramal, subsistiendo en todo su vigor el Decreto Legislativo de 1900 y con mengua del decoro y de la soberanía nacional, se consintió en la violación de la ley y se construyó el irrisorio y mísero ramal—la famosa grupera como se dio en llamar a la línea San Juan Chico—Luisa—Riobamba—, mientras la dichosa Compañía del Ferrocarril, sin ninguna compensación disminuía, ahorra el gasto de algunos millones abusando de las concesiones aprobadas por el Congreso Nacional.

Diferencias

Veamos ahora lo que sucedía en nuestra pacífica y confiada ciudad mientras los esforzados hijos del tío Sam, sin que les importe una higa la suerte de nuestra urbe, llevaban adelante los trabajos ferroviarios siguiendo poco más o menos el trayecto de la carretera de García Moreno, y ocupando no pocos trechos de ella, a pesar de la terminante prohibición del señor Ministro de Obras Públicas.

—“La Compañía no puede ni debe usar nuestros caminos y puentes sino donde sea practicable el uso de ellos; esto es donde puede practicarse u operarse el ferrocarril de conformidad con las bases estipuladas y los preceptos de la ciencia al respecto, y sin que en ningún caso quede la vía inutilizada, menos destruída para el uso a que hoy está destinada” — Les había ordenado el señor Ministro en cumplimiento de su deber. Pero todo fue inútil.

En hora mala puntos de vista diametralmente opuestos respecto a la comprensión de la línea férrea rompieron el nexo cordial, la unidad de acción que debía prevalecer entre los chimboracenses, y se establecieron hondas divisiones entre las autoridades locales y el Comité y Sub-Comités pro festejos de la llegada del ferrocarril por una parte, y el genuino pueblo riobambeño y hombres prominentes del lugar por otra.

Visto ahora el asunto con un criterio sereno y desapasionado, lo que verdaderamente asombra es la extraña discusión que se estableció acerca de si la línea que partiendo de Luisa venía a esta ciudad era principal o un simple e insignificante ramal.

¿Quién se atrevería en el momento actual a afirmar que la predicha línea es principal? Seguramente que nadie, porque desaparecidas las causas, disipadas las nubes que

obsaculizaban la clara visión del error y del enorme daño que se infringía a nuestra ciudad, todo se ve a través del prisma de la verdad y del más sano y ardiente patriotismo. Las pasiones políticas suelen ser malas consejeras de los hombres, y ¡ay! de aquellos que se dejan guiar por sus negras y egoístas inspiraciones.

Llama asimismo la atención el aire de suficiencia, el exclusivismo de bondad que se atribuyen quienes precisamente estaban en la obligación de señalar el peligro a los riobambeños, y luego el tono despectivo, airado y hasta inculto con que trataron a aquellas honradas personas que el tiempo, gran regulador de los acontecimientos humanos y supremo esclarecedor de verdades, se ha encargado de hacerles estricta justicia.

Por último no es posible pasar en silencio la falasia que encierra la contestación de Mr. John Harman, cuando requerido por la Primera Autoridad provincial, a iniciativa de los Comités patrióticos del Chimborazo, sobre si la línea principal pasará o no pasará por Riobamba, saliéndose por la tangente repuso que "la firme intención de la Compañía es que todos los trenes regulares pasen por Riobamba &." Lo cual evidentemente prueba que careciendo de argumentos en su favor, la Compañía no tuvo más remedio que eludir la respuesta categórica. Y lo más curioso de esta anomalía es que se creyó que con este desplante se ponía una pica en Flandes, y dándose por satisfechos, emprendieron con más ardor en la preparación de las fiestas para celebrar lo que hoy no se tiene empacho en calificar de ignominioso ramal, y con este objeto exigieron cuotas y tildaron de tacaños a quienes hicieron bien en no dar un centavo para festejar el engaño.

Pero dejemos ya que hablen los hechos históricos, y nada más elocuente para dar una idea exacta del estado de ánimo, del grado de despecho y de la actitud patriótica del pueblo de Riobamba, que la publicación de los siguientes verídicos documentos que circularon en tan críticos momentos.

Son los siguientes:

Justa alarma



De vez en cuando es preciso que á vos ¡oh Pueblo! se os eleve la voz, sea ésta desautorizada o no, siempre que ella sea manifestación genuina de la verdad pura, desinteresada y patriótica. Al elegir un Magistrado Supremo, elegisteis también, por vuestro propio querer, a los jueces y magistrados inferiores como que éstos se originan de aquél. Si fue mala vuestra primera elección, malas serán las ulteriores que ven su fuente en aquella.

El magistrado que hace frustrar vuestros más caros y sagrados intereses, no es vuestro padre, es un tirano porque os contraría y se constituye en enemigo vuestro:—Vuestras maldiciones, vuestro encarnecimiento será eterno y vuestras venganzas quedarán justificadas.

.....

Vuestra obra es, pueblo querido, la obra del ferrocarril. Vos habéis puesto el manejo de ella en manos de quienes manejan la Nación. Vosotros, ciudadanos, lo pagáis: Vuestros trabajos, vuestros sudores, vuestras lágrimas quizá, allí están, allí está el óvolo de cada uno de vosotros. Vuestros Gobernantes pagan los millones con que vosotros habéis enriquecido el tesoro nacional.

.....

Antes de ahora, debísteis estar alerta y seguir paso a paso con ansiedad indefinida la marcha de los trabajos ferrocarrileros. ¡Noble pueblo del Chimborazo! derecho tenéis y más que derecho, obligación sagrada, de oponeros á cuanto pudiera venir en menoscabo de vuestros intereses, de vuestro progreso territorial si no queréis quedaros atrás en el rol de los pueblos civilizados. Ya no es tiempo de

qué contemporicéis con meras ofertas que día á día van desapareciendo y desaciéndose como fantástica ilusión que os embriagó por el momento.

¿Por ventura esta bellísima provincia no puso su contingente, ó el sudor de sus habitantes no fue a mezclarse, acrecentando los caudales de la obra, para que el ferrocarril se aleje sin tocar en su hermosa Capital? ¿Os dirán acaso, viles traidores, que si llegará y que ha de sentar sus reales bajo el alero de su tejado?—No lo dudéis que sí; pero ¿será ésta la Estación principal? ¿será sólo un ramal el que tarde o temprano ha de quedar?—Ramal será, sí, sólo un ramal; sólo una cosa secundaria y de ninguna importancia si, no sacudiendo esta general, glacial indiferencia, no os oponéis como un solo hombre a tamaño mal.....

Al recorrer desde aquellas alturas (de Luisa) una perpendicular á esta ciudad, tendrá la Compañía yankee necesariamente que formar un ángulo enteramente agudo para salir de Riobamba y emprender para el Norte, o imprescindiblemente saldrá por la misma vía: Si lo primero, ¿cuál es el objeto que se proponen en proseguir los trabajos en la misma dirección que lo han hecho hasta hoy?—Dejar a Riobamba con un simple e insignificante ramal, digan lo que quieran los que creen al Empresario hombre de prestigio allá en su patria (?)—Si lo segundo; rompiendo palmariamente las cláusulas del contrato, subsistirá el ramal.

.....

Aún es tiempo de impedir el mal y cortarlo antes de que tome mayores proporciones.—Tenéis luces, contáis con talentos esclarecidos: que la palabra pues de los *americanos* no sea para vosotros dogma de fe para que la acatáis ciegamente.....

.....

En una República como la nuestra, el Gobernante, no es un hombre que ha de resistir a la opinión pública; resistirla sería convertirse en déspota, sería tiranizarla; y, los tiranos, los déspotas no son republicanos. Si el pueblo con

sus manifestaciones se opone a una ley, esa ley debe dejar de existir, de lo contrario, la tiranía y el despotismo se nos viniera encima. ¿Qué diremos de una voluntad extraña, de una voluntad advenediza, de la voluntad de un hombre ajeno a nuestras conveniencias ó intereses que quiere imponer su querer y conveniencias personales al querer y conveniencias de todo un pueblo?—No, nobles hijos del coloso andino, eso no lo consentiréis, no, mil veces no. La opinión del pueblo, los deseos del pueblo, las nobles aspiraciones del pueblo se encaminan todas á que la Estación principal del ferrocarril sea en esta ciudad, aquí sea su centro; á este punto converge la gran corriente de la opinión general. Resistir á esta opinión, oponerse á estos deseos, frustrar estas aspiraciones nobilísimas sería franquear los linderos del sistema republicano. Pueblo no consentáis déspotas de dentro ni menos de fuera de la República. Que individualidades vulgares y meros contratistas no sean ellos quienes han de imponer su voluntad á la vuestra.

Para terminar preguntaremos ¿á qué se encaminan los grandes proyectos de amontonar fondos con motivo de los festejos de la entrada de un ferrocarril—ramal á esta ciudad? ¿Queréis acaso festejar vuestra ruina, la ruina comercial, la ruina agrícola de la provincia?—No lo creemos, no lo podemos creer..... Que un ramal en lugar de proporcionar ventajas y ser el principio del encumbramiento de la provincia, será un sepulcro y su tumba, nadie que tenga el juicio bien puesto lo ha de poner en duda. ¿Queréis festejar pomposamente la muerte de la provincia? festejadla, si no teméis el veredicto de la historia; festejadla, si queréis pasar por muy menguados ante la faz de la República”.

.....

Riobamba, Mayo 24 de 1905.

RIOBAMBEÑOS.

A esta vibrante y oportuna voz del pueblo riobambeño, el Comité y Sub-Comités se apresuraron a contestar con el siguiente manifiesto:

Al Público

“Los documentos que insertamos prueban el interés con que hemos mirado el asunto relativo a la vía férrea que conducirá a esta ciudad á la locomotora, y el resultado de las investigaciones de la primera autoridad de la provincia.

A título de hipótesis se ha lanzado la especie de que la predicha vía será un simple ramal, y este concepto, que resulta deducido únicamente de la forma que tiene la línea en construcción; ha servido de pretexto para la publicación de una hoja impresa que lleva por título “Justa Alarma” y suscrita *Riobambeños*.

La falsedad de esa creencia no revelaría mala fe, si con ella no se tratara de disculpar una verdadera falta de patriotismo: celo laudable por los intereses de esta sección de la República sería presentarse sin máscara, ni embozo á sostener que se trata de lesionar los derechos de ella: pero tomar el nombre de *Riobambeños*, para generalizar una especie destituida de fundamento y afirmar que un ramal de ferrocarril determina la ruina de una población, de una provincia, prueba mala fe, torpeza ó ignorancia:.....

Los contratos celebrados con la “Compañía del Ferrocarril” son leyes de la República, y tienen de cumplirse, mal que pese á quienes gozarían con nuestro daño, y así como hoy no rehusamos nuestro contingente para celebrar el arribo de la locomotora á esta ciudad, mañana se nos hallará dispuestos a contribuir con cuanto esté en nuestro poder y a nuestros alcances, para defender nuestros derechos adquiridos. No consentiremos jamás que dejen burladas nuestras esperanzas los Representantes de la Nación ó nuestros gobernantes.....

He aquí los oficios precitados:

“Nº 8.—Presidencia del Comité Patriótico del Chimborazo.—Riobamba, Mayo 25 de 1905.

Señor Gobernador de la Provincia.

El Comité Patriótico, en sesión del 21 del actual, acordó manifestar á Ud. que vería con mucho agrado una publicación oficial, suscrita por Ud., contraída á desvanecer las dudas que, por la forma de la línea, han surgido y sirven de pretexto para afirmar que la línea principal del Ferrocarril no pasará por Riobamba, quedando de hecho burladas las leyes ó contratos aprobados por los Congresos y las justas aspiraciones y fundadas esperanzas de los chimboracenses, en particular, y de las buenos ecuatorianos que, dejando á un lado mezquinos intereses seccionales y temores lugareños, sin motivo, sólo trabajan por el engrandecimiento de la patria y el progreso de todas y cada una de las provincias en que se halla dividido el territorio nacional.

Soy del señor Gobernador, con las mayores consideraciones, atto. S.

DELFIN B. TREVIÑO”.

“Nº 421.—República del Ecuador.—Gobernación del Chimborazo.—Riobamba, Mayo 26 de 1905.—Señor Presidente del Comité Patriótico del Chimborazo.

Señor:

Grato me es contestar á su oficio. Nº 8, asegurándole que abrigó la más firme confianza de que la línea principal del ferrocarril pasará por esta ciudad; y que el Gobierno hará cumplir estrictamente las cláusulas del contrato respectivo y los Decretos expedidos por los Congresos de la República, acerca de la obligación que tiene la Compañía del ferrocarril, de hacer pasar la línea principal por Riobamba.

Con todo, llevado del vivo interés que tengo por el mejoramiento de la provincia que me está encargada, telegrafíé anoche al Myr. John A. Harman, manifestándole los temores que había despertado en esta ciudad el hecho de continuar los terraplenes desde Luisa hacia el Norte, por Chuquipugyo, dejándonos con un ramal solamente; y en contestación me dice lo que sigue:—"Señor Gobernador: En contestación al telegrama de anoche, me es grato, otra vez, asegurar a Ud. y a la ciudad de Riobamba, que es la firme intención de la Compañía, que todos sus trenes regulares pasen por Riobamba.—Los trenes de Durán pasarán la noche en Riobamba, así como los del Norte, cuando se extienda la vía al Norte.—Es verdad que la Compañía está trabajando al Norte por Chuquipugyo, pues, tenemos que construir la línea hasta Quito, y naturalmente no podemos paralizar el trabajo al llegar a Riobamba; y, por tanto, cuando el terraplén estaba en Riobamba, en el acto se empezó el trabajo al Norte.—Suyo Aftmo. J. A. Harman".

Como Ud. ve, sería exagerado pesimismo dudar del cumplimiento de un pacto escrito, de leyes vigentes con carácter obligatorio y de la palabra de la Empresa, seriamente comprometida, siempre que se ha tratado de este asunto. Creo, pues, oportuno que el Comité en que Ud. preside, continúe su patriótica labor, con el firme convencimiento de que la línea principal del ferrocarril pasará por Riobamba.

Soy del señor Presidente atto. S.

C. J. LARREA DONOSO.

Los documentos y consideraciones precedentes, nuestro patriótico entusiasmo por sacar á Riobamba airosa de su empeño, en la fiesta que se organiza para celebrar, como cumple a un pueblo inteligente, laborioso y culto, el fausto acontecimiento del arribo de la locomotora a esta ciudad y nuestro ofrecimiento de defender, sin embozo y en toda forma, los derechos e intereses de esta provincia, bastarán á tranquilizar a los espíritus más suspicaces y a llevar al áni-

mo más prevenido el convencimiento del origen positivo de ese mentido patriotismo, de ese falso é hipócrita alarde de amor al suelo en que nacieron, que afectan quienes explotan la credulidad del pueblo, para disimular sus pretensiones ó su tacañería.

.....

Ser ó no ser, esta es la cuestión.

EE COMITÉ Y SUBCOMITÉ PATRIÓTICOS”.

Luego los señores doctor Daniel León y Gobernador de la Provincia, publicaron la hoja suelta que sigue:

Abajo egoísmo

~~~~~

“Con el título de “Justa Alarma” ha circulado una hoja, que lleva por tema la manifestación de que se quedará como simple ramal de la vía férrea, la línea que da entrada al Ferrocarril en esta ciudad. El propósito de los autores de aquella hoja es, que Riobamba, dando de mano los festejos que prepara para el día de la inauguración, arme un motín encaminado á hacer una de bárbaros, destruyendo los trabajos que a la presente ejecuta la Compañía.

Dudamos, con sobrada razón, de que los apostrofadores al pueblo riobambeño se hayan inspirado en un genuino patriotismo, al dar á luz aquella inoportuna producción; pero no vacilamos en afirmar que es desafortunada en sus apreciaciones, como grandemente desaconsejada en sus intentos.

.....

Los contratos que la Nación ha celebrado con la Compañía del Ferrocarril, imponen á ésta el ineludible deber de conducir por Riobamba, la línea principal. El contrato úl-

tinamente celebrado entre la Municipalidad de este cantón y la expresada Compañía, prueba que ésta se propone conservar en Riobamba la Estación principal, de conformidad con sus propios intereses, y dando cumplimiento á las previsiones del pacto celebrado con la Nación. Los representantes de la Empresa, satisfaciendo á las interpelaciones que oportuna é inoportunamente se les ha dirigido sobre este asunto, por medio de las autoridades locales, han protestado con persistencia que el Ferrocarril entrará obligadamente Riobamba, quedando establecida aquí la Estación de jornada. ¿Qué otras nuevas seguridades podrán inventar los espíritus más pesimistas y desconfiados?

¿Qué la forma de entrada y de salida no satisface a los términos de las contratas? Convenimos en ello; y todos cuantos hemos tomado parte en la idea de festejar la entrada del Ferrocarril en esta ciudad, es decir, todos los buenos riobambeños, estamos prontos á gestionar del modo más activo y eficaz, del modo más enérgico si se quiere, para defender en el campo legal y por medios cultos y apropiados los derechos de la Provincia.....

.....

¿Qué las cosas en este estado, no se presentan para que Riobamba festeje la entrada del Ferrocarril al centro del hermoso valle en que se asienta? ¿Qué, si la línea se queda de ramal, Riobamba habría caído en la sima de su desgracia! ¡Conceptos estrafalarios! ¡Egoísmo imponderable!

El Ferrocarril se avecina, y después de pocas semanas visitará á esta privilegiada ciudad; ¿y debe ésta encojerse de hombros, mirando tan trascendental acontecimiento como nada? El pueblo más rudo no procedería así; ni se concibe tanta insensibilidad en esta culta sociedad. Ningún pretexto bastaría á justificar proyecto tan mezquino.

.....

Si el festejo del arribo del Ferrocarril implicara una renuncia de los derechos de esta Capital, en orden á la puntual ejecución de los contratos, duro, muy duro sería pres-



cindir de la fiesta, pero habría que hacerlo por el interés público. Mas ahora ¿dónde está esa incompatibilidad entre regocijarnos por el bien que nos viene, y poner la mano imperturbable para pretenderlo lleno y cumplido, en la medida de nuestros derechos? La tacañería no es el medio más apto para hacernos respetables.

Pueblo, unidos estamos todos los buenos hijos de esta provincia; y esta unión, que es la mayor garantía de los derechos que nos son comunes, se consolida cuanto cabe, con la efusiva cordialidad que debe reinar en la gran fiesta: apercibíos a ella”.

CARLOS LARREA DONOSO

DANIEL LEÓN.

## Al Comité y Sub-Comité Patrióticos

~~~~~

“Queríamos una vez más dirigirnos al Pueblo; pero éste comprende y se halla posesionado de la firmísima persuasión de que la línea férrea no es una LÍNEA DIRECTA á Riobamba; y, todo lo que no sea LÍNEA DIRECTA, tiene que ser necesariamente un RAMAL.

A vosotros pues, señores, los de las dos juntas (comités, DEL ANGLO-FRANCOIS COMMITTEE, p. f.) ambas á dos patrióticas á cual más, á vosotros queremos dirigirnos y lo hacemos gustosos porque entendemos que el PATRIOTISMO nos impele a ello con extraordinaria fuerza; mas no intereses mezquinos de ninguna clase. Prescindiremos, en consecuencia, de insultos é invectivas groseras que eso es indecoroso y nada digno. Quédense, en hora buena, para gentes poco cultas y de escasos alcances:—¡No son las invictivas sangrientas, ni la demasiada jactancia de ilustración,

ni menos pretensiones absurdas, razones poderosas que vencerán al Pueblo. No es el caso tampoco de entablar una polémica inconducente sobre un asunto que debe SER DE UNANIME CONVICCION, DE IGUALES MIRAS, IGUALES ASPIRACIONES.

Si la "JUSTA ALARMA", suscrita por "Riobambenos" sirvió por lo menos de aguijón para que tomando más empeño en obligar y constreñir al contratista y reducirle á manifestar de manera clara y terminante la forma de trabajos; y, al Supremo Gobierno para que les precise al cumplimiento estricto de todas y de cada una de las cláusulas del contrato ó sea de esta ley de la República, ANTES QUE PENSAR EN FESTEJOS para la recepción de la locomotora, que son cosas secundarias; habremos conseguido nuestro intento y nobles propósitos y nuestra satisfacción será muy grande.

NO HAYA FESTEJOS NI NADIE SE REGOCIJE SI EL TRIUNFO NO ES COMPLETO: NO RIAIS AHORA PARA LLORAR DESPUES cuando todos vuestros esfuerzos y patriótico entusiasmo, sean impotentes para la consecución de aquello que hoy sería fácil.

En una línea férrea, en cualesquiera especies de caminos. ¿Qué debe entenderse por ramal; por ramal, vosotros, ¿qué entendéis?—"Parte o división que resulta ó nace de una línea principal con relación y dependencia de ella, como RAMA suya; ó mejor, parte que ARRANCA de la dirección principal ó línea directa, siendo en consecuencia parte secundaria. En tesis general, no puede, ó no debe un ramal ser de mayor categoría ó importancia que la vía de que parte y por ende, las estaciones de un ramal deben ser lo más económicas dentro de las exigencias del servicio que tienen que llenar". Dada la definición de lo que debe entenderse por ramal; parécenos que habiéndose continuado los trabajos por Luisa hacia el Norte sin interrupción de la línea principal salida de Colta; cualesquiera otras que ARRANQUEN de ella, como sucede con la rama que arranca para Riobamba, no dejarán de ser meros ramales, á despecho del telegrama citado por las dos Juntas.

.....

¡O no veis, ó no queréis ver la luz, embriagados por la esperanza de un placer cercano!.....

¡No queréis perder la ocasión de solazaros con mengua y desdoro de la provincia!.....

.....

¿Os parece poco, señores, estos resultados que pueden ser previstos por cualquier patán de aldea?..... ¿Llega á tanto vuestra ceguedad?..... ¿Y tratáis de contentaros con un ramal, teniendo, como decís vosotros, **DERECHO A UN BIEN MAYOR?**.... ..

.....

No es pues acto de patriotismo festejar una injuria recibida; no es racional solazarse por un bofetón que nos ocasionará la muerte social; no es decente ni digno postrarse de rodillas ante quienes nos befan y escarnecen. Los festejos proyectados, si se llevan á cabo, no serán sino manifestaciones serviles, indignos de vuestro talento é ilustración, de la honradez y dignidad del Pueblo riobambeño. Bien hace el Pueblo en presentarse altivo y pundonoroso, rehusando tomar parte en actos que desdicen de nuestra cultura social, porque el verdadero patriotismo consiste en querer para la Patria todo el bien posible, en ponerse al frente de sus intereses vitales, en sacrificarse con nobleza y heroísmo por su ventura y prosperidad.

No es pues por temor de vosotros, ni **TAN SIQUIERA** por ocultar fines políticos la razón por qué hayamos ocultado nuestros nombres de riobambeños; sino porque hasta ahora no hemos tenido por conveniente publicarlos. Pero sí os ofrecemos dar cuenta de ellos cuando vuestra insistencia así lo exija.

Por ahora, trátase únicamente de que todos de común acuerdo y si queréis, vosotros á nuestro frente, exijamos que la línea sea directa a Riobamba: este es nuestro derecho;

con la línea directa quedará de suyo y necesariamente establecida la Estación principal en Riobamba; y, así os salvaréis vosotros y nos salvaréis y salvaréis a toda la Provincia”.

Los mismos y algunos más.

NOTA.—Como un homenaje a la verdad y en mérito a la justicia dejamos constancia de que el modesto cuanto inteligente y patriota ciudadano señor don Rafael Moreno fue quien tomó la iniciativa de este movimiento en faor de los derechos de Riobamba y es el autor de las hojas suscritas por «Riobambeños» y «Los mismos y algunos más», de las cuales, así como de las otras que también publicamos hemos suprimido algunos párrafos en gracia de la brevedad; pero procurando en todo caso conservar lo fundamental, la esencia de ellas, para que no sufra menoscabo la verdad histórica.

Palabras de verdad



Si bien en el fondo de todos estos documentos palpita el mismo sentimiento de patriotismo, el defecto que acaso se podría atribuir a dos de ellos es el de que de pronto aparecieron sin la firma del autor, pues el hecho de estampar al pie de un escrito cualquier nombre como el de riobambeños, por ejemplo, que responde a toda una colectividad y a nadie en particular, no deja de envolver cierta irresponsabilidad y revela o demasiada modestia de parte del autor, o falta de carácter para salir a la evicción de las ideas sustentadas.

“Aunque no firmes siempre, jamás publiques siro lo que puedes firmar”—decía el inolvidable y genial periodista Manuel J. Calle, recomendando circunspección y cordura a los escritores públicos. Pero ¿quién se habría desdeñado

antes ni ahora se desdeñara de suscribir esos escritos henchidos del más sano y robusto patriotismo? Parece ser que en aquellos tiempos en que se carecía de periódicos, no se contaba con entera libertad de emitir públicamente las opiniones, y así se explica que se haya omitido tan necesaria formalidad que a no dudarlo habría contribuido a dar más fuerza y vigor de convicción a las preinsertas hojas.

A esa emisión se debió sin duda el que se hicieran varios comentarios al rededor de esas publicaciones, el que se atribuya la paternidad de ellas a distintas personas; y los corresponsales sin escrúpulos, arrogándose la representación de la opinión pública falsearon la verdad en la prensa Guayaquileña y trataron de mancillar la dignidad del noble pueblo riobambeño.

Mas para contener esa malsana corriente de opinión, apareció la siguiente hoja firmada por el notable juriconsulto señor doctor Pacifico Villagómez, verdadero prestigio sustantivo nacional, en la que, con todo el aplomo de quien está en posesión de la verdad puso los puntos en las íes, con lo cual las voces contrarias se acallaron, cesó la discusión y todo comenzó a encarrilarse por las vías del sentido común y del verdadero patriotismo.

Dice así:

“Cuatro palabras

~~~~~

En el N° 2491 de “El Tiempo” de Guayaquil, de fecha 6 de los corrientes, se encuentra la correspondencia dirigida de Riobamba, en la cual se comunica que el que suscribe y otras personas más se han excusado de contribuir para las fiestas de recepción del ferrocarril, y que una de éstas ha dado á luz la hoja titulada *Justa Alarma*. Como, por otra

parte, de buena fe creen algunos que también soy el autor de la otra hoja *Al Comité y Subcomité Patrióticos* y de una correspondencia publicada en el último número de "La Paz" de Guaranda, me veo precisado a poner la verdad en su punto

*No es línea principal el ferrocarril que llega a Riobamba* y á que tiene indiscutible derecho, con arreglo a la ley y al contrato: es un simple ramal con que de pura lástima se le hace merced. No puede ser más palpable el inmerecido agravio que se irroga a la capital de una de las principales provincias de la República, y, en mi concepto, nada hay, por lo mismo, que justifique el proyectado festejo. Los que quieran, enhorabuena, cuando llégue la locomotora á esta ciudad, agasajen la tamaña injusticia con una copa de champagne en la mano; pero no se irriten contra los que juzgamos que *la abstención de todo regocijo público es la manifestación más elocuente del descontento de los riobambeños.*

En fuerza de esta convicción íntima tuve la honra y la gratisima complacencia de negarme á dar un solo centavo de la contribución que se me había impuesto, negativa que ha merecido la ojeriza del corresponsal de "El Tiempo" y las felicitaciones de gente muy sensata de dentro y fuera de este lugar.

Sin embargo, declaro que no soy el autor de ninguna de las publicaciones arriba mencionadas, aunque mi modo de pensar en el fondo sea el mismo que el que manifiestan los que han suscrito sobre la inconveniencia de las próximas fiestas. Por lo que á mí toca, dejo así desmementido el dicho del corresponsal, quien tampoco habla verdad al afirmar que *Justa Alarma* ha sido *recibida con desprecio por todos*; pues, las publicaciones encaminadas á desaprobare el proyecto de la fiesta, son leídas con caluroso entusiasmo por las personas desapasionadas, serias, juiciosas y amantes de su país. Sigán, de consiguiente, los autores de ellas en su patriótica labor, para honra y buen nombre de Riobamba.

*Riobamba, Junio 9 de 1905.*

PACÍFICO VILLAGÓMEZ.

Y el 17 de Junio de 1905 circuló una convocatoria suscrita por más de 400 personas en la que, como un reconocimiento de cuanto se había sostenido en defensa del decoro y de los derechos de Riobamba, se llamaba al pueblo para deliberar acerca de lo que convenía hacerse en tan excepcional y crítica situación por que atravesaba la ciudad.

## Fervor patriótico



Poco tiempo duró, como no podía menos de acontecer, la división establecida entre los miembros de la culta sociedad del Chimborazo con motivo de la divergencia de opiniones respecto a la línea principal. Al fin se impuso el buen sentido; las fiestas se diluyeron en las susurrantes y murmuradoras aguas del más puro patriotismo, y desde entonces todos los riobambeños unidos en un solo esfuerzo y en una sola voluntad fuerte y vigorosa apenas han discrepado alguna vez en puntos de detalle hasta la consecución del objeto de sus justas aspiraciones.

“Para salvar los grandes y sagrados intereses de su porvenir, los riobambeños agotaron todos los medios que la ley, la justicia y el patriotismo les inspiraban,—dice el culto e ilustrado compatriota señor don J. Adelberto Araujo en su folleto “Para la Historia”, impreso en esta ciudad el año 1906—pues con el objeto de conseguir la rectificación de la línea férrea, de conformidad con el contrato que era y tenía fuerza de ley se formaron Juntas y Comités patrióticos tanto en Riobamba como en Quito; en la primera de estas ciudades se fundó un periódico, destinado sólo a la consecución de este objetivo, y en “Linterna” de Quito publicó una serie de artículos pertinentes y bien meditados el entusiasta y patriota riobambeño señor Miguel Egúez”.

Y ese fervor y ese entusiasmo constantes y nunca desmentidos de los hijos del Chimborazo, ante la solución de su problema capital, han sido el secreto del éxito y las fuerzas poderosas con que han labrado su propia felicidad y su creciente progreso traducido en el incremento de sus industrias, en la portentosa y febril actividad constructora de edificios, en la difusión de las ideas mediante el periodismo que ha obtenido carta de naturalización entre nosotros y en todas las manifestaciones en fin de ciudad culta y civilizada.

## Labor recomendable

---

En nuestro afán por que la labor patriótica y honrada de nuestros conciudadanos sea conocida en todos sus detalles, nos dirigimos al señor don Miguel Egüez a fin de que nos facilite alguno o algunos de los interesantes artículos con que en "La Linterna" de Quito defendió con talento nuestro derecho a la línea directa, para insertarlos en esta publicación, como una prueba fehaciente de lo que entonces se hizo en esa ciudad en pro de nuestra causa; y el culto y cumplido caballero señor Egüez nos ha ofrecido la oportunidad de dar a conocer al público la siguiente importante contestación que debidamente agradecemos:

"Quito, a 9 de Mayo de 1924.

Señor doctor don Félix Flor M.

Riobamba,

Apreciado doctor y amigo:

Contesto su atenta y amable carta de fecha 5 de los corrientes, saludándole afectuosamente y expresándole mi reconocimiento por su honrosa solicitud de uno de mis varios artículos que publiqué en "La Linterna", en el año de 1905, reclamando el cumplimiento del Contrato de 1900, por par-



te de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, esto es que el trazado se hiciera como línea directa, siquiera desde "San Juan Chico" a Riobamba, ya que no se la construyó esa línea de conformidad con los planos y trazados llevados a cabo por el eminente Ingeniero Americano Coronel Schunck, por los Seseles y Punín, *estudio y trazados que al decir de los mejores Ingenieros eran los más científicos, los más correctos y hasta económicos*, para reproducirlo en su importante folleto.

Tengo que confesarle una verdad, y es que no conservo los originales de dichos artículos ni la colección de "La Linterna", y lo que es más, ni un ejemplar del folleto en que se reprodujeron esos artículos, folleto que se editó, merced a la munificencia y patriotismo de don Isidoro Cordovez.

Jamás ningún riobambeño dejó de cumplir el sagrado deber de velar por los intereses de su querido suelo natal; y en esa virtud, y venciendo no pocas dificultades conseguimos la celebración del Contrato Adicional de 1900, reformatorio del de 1897 que estipulaba un simple ramal a la ciudad de Riobamba y otro a la de Ambato. Y como supiéramos que la línea férrea de Guamate a Quito la estaban localizando por Luisa, tal como está actualmente, haciendo caso omiso del ya citado contrato de 1900, sin atenderse al trazado y planos del honrado y sabio Coronel Schunck, los riobambeños residentes en Quito nos constituimos en Comité Permanente, en el año de 1905, para reclamar nuestros derechos y obtener del Gobierno que obligue a la respectiva Compañía el estricto cumplimiento de sus compromisos y obligaciones. Entonces, como Ud. se ha servido recordarlo, yo, el más modesto y humilde de los riobambeños, escribí una serie de artículos en el diario "La Linterna", artículos que los publiqué con pleno conocimiento y consentimiento de mi superior, el Ministro de Gobierno y Obras Públicas, señor doctor don Gonzalo S. Córdova, quien, en su carácter de Ministro, y apoyado en la facultad derivada de los mismos contratos, notificó a la Compañía del Ferrocarril que no aprobaba el último trazado, objetan-

do que no podía llamarse directa una línea de ferrocarril que, para salir de una ciudad, recorría la misma línea que usó para entrar.

Es menester que se sepa, señor doctor, que tanto el señor don Lizardo García, Presidente de la República en ese año, como el señor doctor Córdova, Ministro de Obras Públicas, estaban resueltos a hacer cumplir el Contrato de 1900 y satisfacer nuestras justas aspiraciones; pero en esos mismos días sucedió que hábiles políticos, como el General Eloy Alfaro, el General Emilio María Terán y otros, en consorcio con el contratista del Ferrocarril, señor Harman, concedores del levantado espíritu patriótico de los riobambeños, e interesados en la caída del Gobierno del señor García, les ofrecieron a nuestros paisanos hacer ellos la línea directa, como lo mandaba el contrato de 1900 tantas veces citado, si es que se levantaban en armas y derrocaban o ayudaban a derrocar al citado Gobierno. Ilustres riobambeños como Pacífico Gallegos, sus hermanos y sobrinos y otros ciento, que no pensaban sino en el engrandecimiento de su amada tierra, sin reparar en sacrificio alguno personal, creyeron ciega y patrióticamente en la oferta y se lanzaron, entusiastas y llenos de fe, a la revuelta, animados de su único ideal: la línea directa del Ferrocarril por Riobamba. Pero, coronada su obra, caído un Gobierno honrado y bien intencionado, derramada sangre ilustre y patriota y causados muchos males a la Nación, los políticos de mi referencia olvidaron su oferta, la echaron en saco roto, e hicieron una sangrienta burla de Riobamba y sus nobles hijos.

Y sea esta la ocasión de expresar claramente las razones poderosas que tenemos los riobambeños para clamar por la línea directa, y de rectificar el concepto erróneo que de nosotros se tiene. La generalidad de los ecuatorianos, la prensa nacional, los periodistas, desde Calle abajo, todos en fin, creen que es una quijotería la nuestra al querer y al luchar porque los trenes entren y salgan por Riobamba, creen que es el solo deseo de ver entrar y salir trenes. Creen que es el interés de lucro con los pasajeros. No, mil veces no. Los pasajeros dejan sus pocos sucrés, en la noche que allí

pasan, a los hoteleros que no son generalmente riobambenos y unos pocos reales a los peluqueros; pero eso no nos interesa. Menos mucho menos es la pueril satisfacción de ver entrar y salir trenes y pasajeros. No. Nuestros ideales son más elevados. Nuestros anhelos son de patriótico afán, de vitales intereses. Todos tenemos derecho de vivir, de mejorar y de progresar, sobre todo, porque no puede haber patriotismo sin ambición, sin aspiración de mejoramiento y progreso de su pedazo de tierra. Nuestros anhelos, nuestras aspiraciones, nuestras necesidades son que la carga de mercaderías que entra y la carga de productos agrícolas e industriales que sale, entren y salgan con oportunidad; que no se queden en las estaciones de Riobamba, días enteros, las que deben salir, y que no se queden en Luisa, días enteros, las que deben entrar, esperando que se complete un CARRO para entrar o salir de Riobamba a Luisa y de Luisa a Riobamba. Muy rara ha sido la vez que una carga depositada en Riobamba para el Sur o para el Norte haya salido en seguida, o una carga que ha debido entrar a Riobamba, del Norte o del Sur no se haya quedado en Luisa, esperando completar un carro para hacerla llegar hasta la ciudad. Para conseguir esto, nuestros agricultores o industriales y comerciantes han tenido que pagar como EQUIPAJE, para que salga su carga en el tren de pasajeros. Esta es la cuestión, ecuatorianos. ¿Tenemos o no razón? Deseamos, pues, que todos los trenes, y *con especialidad los de carga*, pasen por Riobamba, para que, al paso embarquen nuestros productos o dejen nuestras mercaderías, con oportunidad, y no se queden esperando días y semanas, con perjuicios incalculables, ya porque los productos se dañan o ya también porque la carga no se la puede tener con la debida oportunidad comercial y privada. Y me dirijo aquí a mis conciudadanos todos, porque supongo que Ud. se ha de dignar publicar esta carta.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Ud. mis afectos y consideraciones.

Su atento amigo y obsecuente servidor.

MIGUEL S. EGÜEZ

## Argucias y evasivas

---

Además de esta atenta misiva con que el patriota riobambeño señor Egüez correspondió a nuestra solicitud, había publicado también una hoja suelta con varios acápites de informes ministeriales presentados a las Legislaturas, y relacionados con el asunto de que tratamos. Esa extensa hoja dirigida a nosotros circuló profusamente en Quito y en esta ciudad, y tuvo por objeto poner de relieve la actitud del señor Ministro Córdova ante nuestro problema, del todo contraria a la opinión corriente entre algunas personas de que fue con anuencia suya que se construyó el ramal de ferrocarril a esta ciudad.

Conocidos de antemano algunos de esos documentos, se hallan ya incorporados en este folleto. Pero no debemos pasar en silencio los siguientes telegramas insertos en esa hoja, cruzados entre el señor Ministro de Obras públicas y el señor John Harman, respecto al desacuerdo surgido entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril por falta de cumplimiento de las estipulaciones del decreto de 1900 y del inciso 7º del artículo 2º del contrato de 14 de Octubre de 1904, desacuerdo que se puso en conocimiento del Congreso de 1905, para que esa alta Corporación tomase las medidas conducentes a hacer respetar la dignidad nacional venida a menos a consecuencia del mal comportamiento de dicha Compañía.—Estaban concebidos así: “Quito, Julio 19 de 1905.—Nº 79.—Señor John Harman.—El 12 de los corrientes dirigí a Ud. el siguiente telegrama que ratifico: Vistas las prescripciones contenidas en los artículos 2º y 3º del Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900 y del inciso 7º del artículo 2º del contrato de 14 de Octubre de 1904, cumplo con el deber de notificarle que en mi carácter de Ministro de Obras Públicas, no apruebo la localización de

la línea de salida del ferrocarril de la ciudad de Riobamba, en la forma que se encuentra, porque la línea principal de un ferrocarril que debe pasar precisamente por un punto para llegar a otro, *no debe volver por sí misma*.—Dios y Libertad.—*Gonzalo S. Córdova*.—Al cual oficio se contestó con el que en seguida copiamos: "Huigra, Julio 29 de 1905. —Señor Ministro de Obras Públicas.—Quito.—Muy señor mío.—Oportunamente recibimos su oficio N<sup>o</sup> 79 de Julio 19 de 1905. Permítome manifestar a Ud. que, en nuestra opinión los artículos que Ud. cita en su referido oficio sólo rigen en cuanto toca a la intersección de las carreteras por la línea del ferrocarril. De Ud. atento y S. S. *John Harman*".

Si esta contestación del respetable ingeniero Mr. Harman no era una verdadera evasiva, que venga Dios y lo diga. ¿Cuándo, en virtud de qué decreto se había derogado la Ley de 1900 que ordena que la línea principal pase por Riobamba, para que esos artículos no rijan sino en lo tocante a la intersección de las carreteras? Aquella afirmación era o una infantil salida de tono o una argucia de subidos quilates con que se quería enredar la cuestión, no cabía duda. Mientras el señor Ministro, en guarda de los intereses de la colectividad riobambeña le increpa por la falta de cumplimiento de su obligación, Mr. John Harman le habla de las carreteras. ¿Qué tenía qué ver, en este caso, lo uno con lo otro? ¡Valiente manera de eludir la respuesta!

El otro aspecto de la cuestión era el relacionado con la litis que quedaba abierta para el porvenir, según la opinión del señor Ministro. En cuyo caso el problema que se ponía a la consideración del Soberano Congreso quedaba planteado así: o se recurría inmediatamente al arbitraje previsto en el contrato de 1897 o se esperaba que se venza el plazo para proceder en la misma forma. ¿Pero qué litis podía haber en una cosa tan clara como la luz? Si no se hubieran hecho concesiones tan onerosas para la nación; si la misma Compañía no se hubiese comprometido legalmente a la construcción de la línea principal por Riobamba tal vez se podría hablar de litis; pero en el caso presente creemos que no.

Y aun suponiendo que el asunto hubiera sido susceptible de llevarse ante el tribunal arbitral, ¿qué árbitro no hubiese ordenado el estricto cumplimiento de la Ley? Pero escrito estaba que nada nos valdría para hacer respetar nuestros derechos, y ni el Congreso remedió la situación, y después de cumplido el plazo de la entrega del ferrocarril nadie se acordó más del asunto, hasta que vino la ignominiosa transacción del Ferrocarril del Sur, con la cual todo se echó a perder en favor de los bienaventurados hijos de Yanquilandia, como lo veremos después.

## Importante documento



Naturalmente las primeras gestiones de los Comités Patrióticos del Chimborazo, de las Autoridades de este lugar y del Comité de la colonia riobambeña residente en Quito para exigir el cumplimiento de la Ley, se dirigieron al señor General Leonidas Plaza G., Presidente Constitucional de la República. Y conocida la opinión de este Magistrado en orden a nuestro asunto, expresada tácitamente en el decidido apoyo que prestó a la Representación del Chimborazo de 1900, en su calidad de Presidente de la Cámara de Diputados para que se dictara la ley, había fundada esperanza de que nos apoyaría en nuestra justa petición.

A decir verdad no anduvimos desasertados en esta creencia, pues el señor Ministro de Gobierno en el Departamento de Obras Públicas se apresuró a contestar a las autoridades de Riobamba con el siguiente valioso documento.

“Quito, a 19 de Junio de 1905.

Señor Gobernador de la provincia del Chimborazo:

Las leyes emanadas de la voluntad nacional y que comportan reformas de indiscutible y trascendental importancia,

han tenido al Jefe del Estado como a su más fiel ejecutor, sea cual fuere el ánimo de las oposiciones sistemáticas, pronúnciense ó no resistencias en lo político ó en lo social.

En donde el espíritu de las leyes significa mejoramiento positivo de las instituciones; en donde el anhelo bien intencionado de progreso es la prenda de seguridad para el logro de las aspiraciones generosas que procuran el bienestar de la Nación en el presente y principalmente en el porvenir, allí la acción de los Poderes Públicos, presidida por el actual Magistrado, ha sido leal, decidida y eficaz, sin subterfugios de ninguna suerte, sin evasivas indecorosas, y más bien aconsejada por el noble estímulo de triunfar sobre añejas preocupaciones, de avanzar contra el estacionarismo y de hacer verdadera conquista de algunos grados de adelanto en el organismo social.

En esa labor firmemente asidua, aunque con rudeza combatida, se cimentaron leyes como la del Matrimonio Civil, leyes como la de Cultos; en esa labor se sustentan los más arduos negocios públicos como el de la resurrección del crédito interno, como el del ferrocarril trasandino y otros muchos; de modo que no hay razón para suponer que ella se desvirtúe, ni la hay para estimularla con desconfianzas que no son fundadas, ni que menoscaban el ánimo imparcial y justiciero de la Administración.

No solamente se ha afanado por la prosperidad común de la República, sino que se ha puesto al amparo de la ley los intereses legítimos de cada sección. No otra cosa supone el hecho de haber prescrito este Ministerio al Ingeniero de Gobierno en el Ferrocarril la norma de conducta que debía observar respecto de los trabajos en la línea principal á Riobamba; prescripción de la que tomó cuenta el Congreso de 1904 al recibir la Memoria de este Departamento, entre cuyos anexos y en la página 21 consta lo siguiente: (Aquí el artículo Línea principal a Riobamba inserto anteriormente).

Así, pues, queda en el terreno de las vanas conjeturas, la que abrigan algunos círculos que pretenden atribuir al Gobierno intenciones que jamás ha tenido, relativamente al

establecimiento de una estación principal ferrocarrilera en la importante población que Ud. preside: obra fue de la Legislatura de 1900 disponer, a trueque de concesiones que hiciera á la Compañía del ferrocarril, que la línea central pasase por la ciudad de Riobamba; y, pues, en el goce de esas concesiones está ya la mencionada Compañía, mal puede desconocer, por su parte, el compromiso que en cambio de ellas contrajo; y mal puédesse, por lo mismo, creer que lo que constituye una sección de la vía principal, sea considerado como una rama de esa vía.

Aseguro a Ud., en nombre del señor Presidente de la República, que no ordenaré entrega alguna de bonos por cuenta de trabajos realizados en esa parte de la línea, mientras no estuviese garantizada la justa pretensión de los hijos de esa provincia; y que tampoco se aprobarán planos de localización de esa obra, en no pasando la línea directa por Riobamba, conforme lo manda el decreto legislativo de 31 de Octubre de 1900.

Contesto en estos términos los telegramas que el día de ayer ha dirigido Ud. al Jefe del Estado. Ratifico este parte por correo próximo.

Atento servidor

Ministro de Obras Públicas.

Dios y Libertad,

G. S. Córdova".



*Words and words*, palabras y palabras diríamos como el héroe shakesperiano Hamlet a Polonio, si no fuese por que efectivamente luchando contra la tenaz oposición de güelfos y gibelinos, el señor Presidente de la República, General Plaza, contando con la perspicacia y el talento del señor doctor Córdova lograron convertir en leyes de la República muchas conquistas de la democracia que no conocíamos más que en teoría los ecuatorianos.



Pero desgraciadamente el problema magno de Riobamba; aquel que comportaba el progreso y el porvenir de esta importante sección de la República, no sólo no obtuvo solución satisfactoria en los precisos momentos de angustia, sino que olvidando los terminantes ofrecimientos el Gobierno pagó el costo del mísero ramal con que regalaron a Riobamba; siendo por otra parte verdad que ni el señor Ministro de Obras Públicas, ni el Director General de las mismas aprobaron los planos del ramal de Luisa a esta ciudad. Todo lo cual constituyó una burla más para nuestra infortunada Patria.

## Promesas y recriminaciones

---

No habiendo obtenido resultados prácticos, en lo concerniente a nuestra importante cuestión, de parte del Gobierno del señor General Plaza, los Comités Patrióticos del Chimborazo se dirigieron al Presidente electo de entonces, con la esperanza de conseguir la inmediata reparación del grave mal que se irrogaba a esta noble y muy culta ciudad.

La justicia y el derecho estaban con nosotros, de ahí que el señor García no pudo menos que acoger benévola-mente nuestra petición. Y como casi siempre acontece en casos semejantes, el electo, queriendo granjearse el aprecio del pueblo ofreció el oro y el moro a los habitantes de este lugar, donde, por otra parte, no había tenido simpatías su candidatura.

En conferencias particulares, y públicamente en la Plaza de la Concepción de este lugar, estando de paso para la Capital para hacerse cargo de la Primera Magistratura de la República, el electo, hizo terminantes y solemnes ofrecimientos de que se ceñiría estrictamente a la ley para satisfacer los justos anhelos de Riobamba, ante un numeroso

público que le aclamaba y exigía frenéticamente que manifestara su pensamiento en orden a la rectificación de la línea del ferrocarril.

“Confío en que no sean ustedes contrariados, ni lesionados los derechos de esa provincia. . . . . mis promesas son categóricas: apoyo decididamente el cumplimiento del contrato; ésto es que, la línea principal pase por Riobamba y que esa ciudad sea o tenga Estación Principal en el sentido completo”.—Le dijo al señor General Treviño en conferencia telegráfica, contestando a las insinuaciones del Comité Patriótico de Riobamba.

Imposible parecía dudar, con estos antecedentes, del buen éxito de nuestra empresa. Pero la mala estrella que guiaba los acontecimientos había ordenado otra cosa. Queremos creer que el señor García no careció de buena voluntad en el fondo para cumplir sus solemnes promesas; pero es indudable que le faltó el valor suficiente para exigir a la Compañía del Ferrocarril la reparación solicitada. Y lo cierto es que ya en posesión de su elevado cargo olvidó del todo en todo sus solemnes ofrecimientos y miró impasible la continuación de los trabajos ferroviarios aislando a Riobamba de la línea principal.

Naturalmente todo esto contribuyó a exasperar más los ánimos de los ya impacientes hijos del Chimborazo, a quienes—agotados ya todos los medios que la prudencia aconsejara—no les quedaba por entonces más remedio que el derecho de protesta, la cual no tardó en dejarse oír vibrante y vigorosa tal cual correspondía a las circunstancias.

Dicha protesta fue suscrita por más de 2.000 personas, y su contenido comenzaba de esta guisa: “Cuando el afán del lucro y la osadía hacen de la justicia y de la ley un mito; cuando se trata de amenguar los derechos legítimos de un pueblo, de matar sus esperanzas, de entenebrecer su porvenir, es necesario levantarse y, de pie en las alturas de la justicia, y tremolando el estandarte del derecho lanzar el reto supremo con que el ofendido exige reparación al ofensor. . . . .

La Compañía del Ferrocarril al quebrantar osadamente las principales estipulaciones del contrato, arroja una sanción no sólo a la faz de los riobambeños, que son hoy los inmediatamente perjudicados, sino a la faz de la Nación entera, toda vez que es ella la parte contratante. *Mas esto no lo toleraremos; si necesario fuese conseguiremos reparación y nos haremos justicia con nuestra propia mano; y en ese día terrible, pero necesario, todos los infrascritos estaremos listos para correr al sacrificio, porque entendemos: que en guarda del derecho y en aras del patriotismo y del porvenir de nuestros hijos hasta la existencia misma es tributo muy pequeño*: — . . . . . Agosto 4 de 1905.

Con lo dicho basta para dar idea cabal del grado de exaltación y del justísimo coraje a que había llegado el pueblo de Riobamba por el infame atentado de lesa civilización que acababa de cometerse contra su querida ciudad. Claramente expresado quedaba con esto el propósito radical de los riobambeños de levantarse en armas, en caso de que el Gobierno del señor García no ponía inmediato remedio a tan grave situación.

Y es que los pueblos, aunque de ordinario suelen ser el manso y humilde rebaño que se deja conducir por el pedregoso atajo de los caprichos o de los intereses particulares; colmada la medida de sus sufrimientos, burlado el ejercicio de un derecho, o frustradas sus esperanzas de redención, y no pudiendo soportar por más tiempo el ultraje, salen del marasmo de su inconciencia, se aperciben de su situación, reaccionan, se ponen en guardia, y acaso sin medir la distancia y reparar en consecuencias se yergue y salta como una fiera sobre el agresor imprudente y atrevido. Y ¡ay! de los gobiernos que desoyen el clamor de los Pueblos!

## Fomentando la hoguera.

---

Por entonces hallábase reunido el Congreso Ordinario de 1905 en la Capital de la República, y en vista de la angustiosa situación por que atravesaba esta ciudad, los representantes del Chimborazo se apresuraron a llevar, con vigor y desenfado, la protesta de sus representados ante el Poder Legislativo.

Y con tal ardor y tesonero afán trabajaron, particularmente en el ánimo de sus compañeros de Cámaras, que por poco no se echa abajo el contrato del Ferrocarril del Sur, lo cual si susceptible de excusa por parte de la Representación del Chimborazo, era imperdonable por parte del Gobierno, que sólo por no hacer cumplir una ley justa en pro del progreso de una importante sección de la República, se colocaba en tan excepcionales condiciones.

Temeroso el Gobierno ante semejante expectativa provocó reuniones y conferencias con la diputación de esta provincia; y como un medio de transacción, en tanto se proceda a rectificar la línea férrea, se aprobó el decreto de 14 de Octubre de 1905 y con él los contratos de 21 y 25 de Septiembre del mismo año celebrados, *ad-referendum*, entre el señor Ministro de Obras Públicas, doctor don Gonzalo S. Córdova y la Compañía del Ferrocarril del Sur.

Según esos contratos, los principales talleres que la Compañía del Ferrocarril tiene en Durán, se trasladarían definitivamente a la ciudad de Riobamba; *todos los trenes ordinarios o expresos, de pasajeros y de carga* que hagan viajes de Guayaquil a Quito y viceversa pasarían por la ciudad de Riobamba; la estación de Colta se trasladaría a esta ciudad *dentro de dos meses contados desde la fecha de promulgación del decreto*, que apruebe ese contrato, y por último el Gobierno haría la retención de cincuenta mil dólares, en

poder de los señores Glym Mills, Currie C<sup>o</sup> &. en garantía del cumplimiento de este Contrato por parte del señor Archer Harman, cantidad que en caso de incumplimiento de alguna de las cláusulas, quedaría en beneficio exclusivo de la Municipalidad del Cantón Riobamba.

Mas sucedió que ninguna de las cláusulas de los contratos fueron cumplidas estrictamente, con lo cual se vino en conocimiento de que todo ello no había sido más que para salir de apuros y para calmar la exaltación del pueblo riobambeño.

Y como, por último, llegado el plazo para que la estación principal de Colta se trasladase a este lugar, tampoco se cumplió, bien pronto se conoció la farsa, lo cual equivalía a aumentar combustible a la hoguera de la rebelión; que imprudentemente se había dejado que tomase tan enormes proporciones.

## Arbitrios supremos

---

No vamos a estudiar las causas generales que motivaron el movimiento armado de enero de 1906 que en tan corto espacio de tiempo dió en tierra con el efímero y confiado gobierno de don Lizardo García. No es de este lugar tal estudio ni es nuestra intención enfrascarnos en tan complejas cuestiones.

Más para nosotros que nos hallábamos bajo la impresión de tan anómalas condiciones; por el irritante aislamiento en que en mala hora nos dejaban, la revolución era inevitable y acaso necesaria. Se habían agotado todos los medios que la razón, la cultura y el civismo aconsejan; habían sido defraudados injustamente nuestros más caros anhelos de progreso, y a la ofensa del engaño se había aumentado el sarcasmo de la burla, ¿qué otra cosa le quedaba al altivo y

viril pueblo del Chimborazo, sino ir hasta el sacrificio en defensa de sus sagrados derechos de pueblo consciente y libre?

¿Qué crimen había cometido nuestra urbe para que se la trate con tanto desprecio? Ninguno. Por el contrario jamás ha sido avara de la sangre generosa de sus hijos, y antes, después y en los tiempos heroicos de la independencia siempre han ocupado los puestos de honor en la conquista o en la reivindicación de los derechos nacionales. En la paz siempre de los primeros en las ciencias y en las artes, y no pocos han alcanzado los lauros victoriosos de Apolo, en las luchas pacíficas de las artes y de la literatura.

Menguado y cobarde habría sido el pueblo de Riobamba si hubiese soportado como un paria su desgracia. Y decididamente no habría merecido la justa reparación moral y efectiva que el tiempo le ha deparado después del sacrificio.

Pasaron los tiempos en que se esperaba la gracia de los ángeles para vencer en las justas del derecho, aunque éstos no han venido nunca, como no vinieron a defender a los cristianos en la toma de Constantinopla por los mahometanos, cuando lejos de batirse como era su deber, se dejaron matar inermes, esperando al ángel vengador que se les había prometido.

No. No era esa la actitud que competía a un pueblo de tan legendarias altiveces. Riobamba no debía conformarse con la actitud pasiva de los pueblos débiles. Debía sacrificarse toda entera o vencer en la demanda.

Y la ocasión no tardó en presentarse silenciosa y fatal como el destino, para derrocar un gobierno que no supo cumplir las promesas tan pomposamente empeñadas.

# Los sucesos del 1.º de Enero de 1906

---

Acogida en varias secciones de la República la idea de derrocar el Gobierno de don Lizardo García, parece que el viaje del General Eloy Alfaro a esta ciudad, verificado el 23 de diciembre de 1905, no tuvo otro objeto que preparar la revolución de acuerdo con el doctor Emilio María Terán, quien desde hacía algunos días se encontraba en esta población.

No les fue difícil a estos personajes políticos explotar en su favor la violenta situación por que atravesaba la colectividad riobambeña, a consecuencia de la profunda herida que acababa de recibir de parte del Gobierno y de la Compañía del Ferrocarril del Sur. Y como por otra parte, estos mismos caballeros habían ofrecido terminantemente a los doctores Emilio Uquillas y Pacífico Gallegos, y a otras distinguidas personas del lugar, hacer justicia a Riobamba, proporcionándole la línea directa, puesto que estaba amparada por una ley de la República; los riobambeños, no dudando un momento de la veracidad de tales ofrecimientos, y ya que no esperaban más que una ocasión propicia para concretar sus propósitos, no trepidaron en alistarse en las filas de la conspiración.

Pero el General Alfaro asegurada la cooperación de los liberales del Chimborazo, partió al día siguiente a Guayaquil, donde tenía que resolver asuntos relacionados con el mismo fin.

El golpe de cuartel debía darse el 1.º de enero de 1906. Mas, para ello se preparó oportunamente un famoso ardid propio de las intrigas galantes de Richelieu y María de Mé-

dicis, en el cual cayéron, como en una trampa, las incautas y confiadas autoridades de Riobamba, representadas por el señor Carlos Larrea D., Gobernador de la Provincia; José H. Avila, Comandante de Armas, y Secundino Velásquez, Primer Jefe del Batallón Quito. Para esta acción de armas se contaba también con la adhesión deliberada de los Capitanes Vicente Piedra y Manuel A. Tejada, pertenecientes al mismo Batallón.

No somos de los que creen que el fin justifica los medios, axioma que en vano se atribuye exclusivamente a una poderosa Corporación religiosa, sino que se ha extendido con increíble rapidez en todo el mundo. Mas desgraciadamente no era la primera vez que en nuestro país, para asegurar el éxito de una revuelta, fue menester contar con la deslealtad de algunos infortunados hijos de Marte.....

El ardid consistió en un suntuoso baile ofrecido *ad hoc* en casa de una de las familias distinguidas de la localidad, y al cual debían concurrir, como ya lo tenemos dicho, las autoridades locales, muchos otros invitados y varios de los comprometidos en la conspiración.

A la hora convenida los invitados comenzaron a afluír a los amplios salones de la casa solariega de la familia Dávalos Calle, donde la profusión de luces, la variedad y policromía de las odorantes flores y el donaire y la gentileza de las dueñas de casa prometían una encantadora velada de arte y emoción.

Y así fue que, mientras todos se divertían de lo lindo entre el ritmo del vals, las armonías de la música, las delicias del canto y el esparcimiento de los vinos generosos, y se hacían las más sinceras y halagüeñas confidencias de una amistad duradera y cordial; por otra parte los conjurados cumplían matemáticamente sus deberes patrióticos, de tal manera que en menos de dos horas, luchando con admirable denuedo, y oponiéndose a lo imprevisto, lograron tomar los cuarteles del Batallón Quito y de la Policía de esta ciudad.

No fue poca la sorpresa que experimentaron los habitantes de esta ciudad al oír las descargas de fusilería que, con intermitencias, se sucedían al noreste de la población.



Por un momento creímos que se trataba de saludar con cohetes el advenimiento del año nuevo: tal era el secreto que se había guardado de la conspiración. Pero bien pronto el ruido de las cajas de guerra y el toque marcial de las dianas vinieron a sacarnos del error, y proclamaron el triunfo parcial de la revolución sobre el gobierno de don Lizardo García, con gran contentamiento del pueblo de Riobamba.

En esta heroica jornada de armas se derramó la primera sangre generosa por la rectificación de la línea férrea: ahí pereció el apreciado joven Antonio Baquero, condiscípulo nuestro, y salieron heridos el intrépido Coronel Ricardo Zambrano y los señores Daniel Uquillas y Leopoldo Burbano.

He aquí la nómina de los valientes riobambeños que sin más armas que revólveres y machetes; pero animados de un irresistible y poderoso amor a su tierra nativa, acometieron esa empresa harto difícil y peligrosa, que bien pudo costarles el sacrificio de sus vidas.

Al mando del Coronel Emilio María Terán estuvieron los señores Rafael Mancheno, Pablo Roldán, Alfredo Monge, Pedro Román, Ricardo Montenegro, Luis Lalama, Miguel Novoa, Mateo Pérez y Juvenal Proaño.

Con el señor Octavio Mancheno, los señores Adelberto Araujo, José María Román, José Ignacio Gallegos, Lizandro Granizo, Ramón Cajas, Antonio Baquero, Julio Chiriboga; y pertenecientes a este grupo fueron también los señores Teodoro Chiriboga, Juan Darquea, Luis Chiriboga y Federico Cisneros a quienes se les destinó a la toma del cuartel de Policía, comisión que supieron cumplirla a maravilla.

A órdenes del señor doctor Pacífico Gallegos combatieron los señores Virgilio Mancheno—en cuya casa se reunieron—, Leonidas Castillo, Martín Cajas, Tomás Hernández, Benjamín Heredia y Julio César Dillón.

Y finalmente con el Comandante Emilio Baquero se encontraban los señores Joaquín Izurieta, Luis Pinto, Leopoldo Burbano, Ezequiel Uquillas, Daniel Uquillas, Abel

Mesa, José Salazar, Alejandro Chiriboga L., Amable Rodríguez, Teófilo Velasco, Manuel Cevallos, José María Quirola y Eusebio Santillán.

A esta bizarra lista de patriotas hay que añadir los nombres de los señores Coroneles Ricardo Gallegos y Ricardo Zambrano que salieron del baile para incorporarse a los conjurados, y el del señor General Julio Román, quien a pesar de encontrarse enfermo, no quiso perder la ocasión de prestar su contingente de valor a la novísimas causa que perseguían sus conterráneos.

“Es de advertirse, que el plan de ataque no tenía otra base que la sorpresa que se debía dar a la tropa, ya que los únicos comprometidos eran los capitanes Manuel A. Tejada y Vicente Piedra, quienes ofrecían únicamente abrir la puerta del Cuartel por estar de guardia el primero, dejando después a los revolucionarios abandonados a su propia suerte —dice el señor Adelberto Araujo en su folleto “Para la Historia” ya citado—Y luego añade—“Sonaba la una de la mañana del 1º de Enero de 1906, cuando el pequeño grupo de los liberales riobambeños, armado de su valor y patriotismo, desembocó en la esquina del Cuartel del Quito; y contestando al grito del centinela como estaba convenido, se lanzó como un torrente sobre la prevención”.

Ese grito fue el de “Banda en desfilada”, pues hallándose la banda haciendo las delicias del baile no era difícil engañar con este grito al centinela.

Ya se comprenderá qué suma de valor y qué dosis de temeridad fueron necesarios desplegar para que tan reducido número de valientes riobambeños mal armados, se tomase un cuartel en el que habían cosa de trescientas plazas de veteranos. Pero el patriotismo y la fe en el ideal hacen milagros, y por ello se logró el intento sin mayor efusión de sangre, pues de los contrarios no hubo más que cinco muertos, siete heridos y cerca de doscientos prisioneros.

## Combate de titanes



¡Oh juventud gloriosa de mi tierra! Legendario es el heroísmo de tu corazón. En todos los campos de batalla donde se ha combatido por la Patria y por la libertad, allí has dejado huellas imperecederas de tu espartano arrojo, y tu sangre generosa nos ha redimido del oprobio de la postergación y del aislamiento.

¿A dónde vais ahora con los primeros rayos de la aurora?

¡Vais camino de la gloria a morir por un ideal!

.....

No nos detendremos a averiguar las causas por las que no se dieron los golpes de cuartel simultáneos al de Riobamba, en las demás secciones del país comprometidas para el efecto. Lo cierto es que sólo esta plaza había sido tomada por los revolucionarios, y que en Guaranda habían rendido las armas sin efusión de sangre, ante un reducido número de personas, las fuerzas constitucionales. Y en tal virtud los riobambeños tenían que afrontar una situación asaz difícil y peligrosa.

El 2 de enero por la noche llegaron de Pelileo 14 jóvenes ambateños al mando del Coronel Luis Quirola y del Comandante Francisco Cuesta, y éstos, unidos a los 40 jóvenes riobambeños y 140 prisioneros—en los que naturalmente no se podía confiar demasiado—constituían el ejército revolucionario.

Nombrado Jefe Civil y Militar de la Plaza de Riobamba el señor doctor Emilio Uquillas el 3 de enero, en seguida se tuvo conocimiento de que el Ministro de Guerra, Coronel Tomás Larrea se aprestaba para avanzar al centro con

un grueso ejército y que al mismo tiempo el Coronel Manuel Andrade había llegado de Guayaquil a Guamote con más de 600 veteranos.

¿Qué hacer en tales circunstancias? No había tiempo que perder. Inmediatamente se resolvió batir a las fuerzas del sur, y con tal objeto los conspirados partieron esa misma noche en busca del enemigo.

Entre tanto las fuerzas del Coronel Andrade habían avanzado a Cajabamba y era inminente que de un momento a otro se avistara con el enemigo que se hallaba acampando en las llanuras de Gatazo y a lo largo de la carretera hasta las alturas de Calpi.

A las seis de la mañana se oyó el silbato de la locomotora, el cual indicaba que las tropas de Andrade iban a ponerse en movimiento. Entonces los Generales Emilio María Terán y Pacífico Gallegos se apresuraron a inspeccionar el Campo, para tomar las mejores posiciones y ordenar lo conveniente.

Nos ha referido verbalmente el señor Comandante Emilio Baquero, que avisado oportunamente por el señor Comandante Filometor Vela—dueño de la hacienda Guachalá, contigua al teatro de los acontecimientos—de que las fuerzas del Coronel Andrade constaban de un número muy superior al de los patriotas riobambeños, consideró como una imprudencia tamaña, como inusitada temeridad el que se presentase combate en tales circunstancias, siendo su opinión la de que se retirasen a Guaranda para reconcentrar mayores elementos; pero que los Generales Terán y Gallegos le contestaron que el triunfo era un bocado de Cardenal (literal), pues la confianza que se tenía en que las tropas de Andrade se rendirían en seguida, eran ilimitadas.

Con todo, el combate se presentó y lo que tenía que acontecer, sucedió fatalmente.

En tres secciones se dividieron las fuerzas revolucionarias momentos antes del combate: El General Pacífico Gallegos con 15 hombres ocupó el ala derecha del enemigo,

tomando la dirección de la hacienda Bellavista; hacia el ala izquierda, siguiendo las alturas del Hospital, se dirigieron los Comandantes Juan Darquea y Teodoro Chiriboga con 30 individuos; y el General Emilio María Terán y los Comandantes Emilio Baquero y Luis Quirola debían atacar por el centro con el resto de la tropa.

Alistada en el tren de Cajabamba una Compañía exploradora del ejército de Gobierno, pronto se apercibió de la situación de los contrarios, y no tuvo más recurso que replérgase nuevamente hacia el mismo lugar, de donde salieron luego con el resto del ejército avanzando hasta Chancaguán por el carretero.

Colocados, pues, los beligerantes en sus respectivas posiciones, a las nueve a. m. sonaron los primeros disparos en la llanura de Gatazo, y se formalizó el combate. Pero de todo el grueso del ejército revolucionario sólo los siguientes heroicos caballeros combätieron propiamente con las fuerzas del enemigo: Octavio Mancheno, Adelberto Araujo, José Ignacio Gallegos, Carlos Machuca, Lizandro Granizo, Alfredo Baquero y Benjamín Mateus; pues los siete restantes de este grupo fueron destinados a guardar los caminos para no ser sorprendidos por el enemigo.

El camino de Cajabamba a Gatazo pasa por las inmediaciones de Chancaguán, hacienda que se halla frente a Bellavista, donde se encontraban los bravos compañeros del General Gallegos; de ahí que el combate se libró de preferencia en ese lado.

Varias guerrillas habían estado apostadas en las quebradas de Chancaguán. Y cuando el General Gallegos con su intrepidez acostumbrada se dispuso a comenzar el ataque, casi de improviso se encontró con la primera guerrilla a la que arremetió a la carrera logrando derrotarla; luego se presentó otra, la que tras una encarnizada lucha corrió igual suerte que la primera. Pero la tercera se componía de más de cien hombres. Y habiendo sido herido gravemente el Capitán Alfredo Baquero, los revolucionarios se quedaron reducidos a siete, inclusive el Jefe. Entonces se inició el

inverosímil, temerario y desigual encuentro de siete contra ciento a una distancia de 40 ó 50 metros y en un terreno completamente despejado.

Pero cedémos la palabra a uno de los actores de este combate de titanes, al heroico Comandante Adelberto Araujo, quien describe así tan fenomenal como increíble jornada: "En esa situación siguió la temeraria lucha, y momento a momento iban quedando fuera de combate los pocos atacantes. El primer herido fue allí el Coronel Octavio Maucheno que, con la estoicidad de su valor, sufrió de pie y a poquísimos metros de distancia el disparo de un soldado enemigo, sin tener tiempo para cargar su rifle; pero una vez que se sintió herido en la parte inferior de la cara, y ya con su fusil cargado, se lanzó sobre su adversario, el que huyó precipitadamente al primer disparo de Maucheno. Luego quedó fuera de combate el bravo entre los bravos Mayor Lizandro Granizo, y pocos momentos después cayeron heridos mortalmente los intrépidos Comandantes Carlos Machuca y José Ignacio Gallegos.

Entre las 11 y cuarto de la mañana, y en la *era* no había más que tres combatientes casi exánimes por la fatiga y rodeados por una fuerza enemiga que, como se ha dicho, pasaba de 100 hombres, los que sin duda creían que luchaban contra un buen número de adversarios, cuando no se atrevían a subir a la *era* que la tenían a tau corta distancia. En ese momento el General Gallegos a quien impacientaba su incontenible valor, ordenó repentinamente que le acompañara el subteniente Mateus; y tomando el rifle de su hermano herido, se arrojó sobre la guerrilla más cercana, intimándola rendición; guerrilla que, asustada por tan inaudita acción, volteó caras y replegó a la segunda que se hallaba a pocos metros más abajo parapetada en una zanja. El General Gallegos, siguió avanzando y contestando el nutrido fuego que le hacían, hasta que atravezado el corazón por una bala, cayó para no levantarse más; pero cayó en brazos de la gloria que recibe cariñosa a los héroes como Gallegos".

Muerto el intrépido General Gallegos y heridos los cinco compañeros, no quedaron en la arena más que dos, milagrosamente ilesos, el Comandante Araujo y el Subteniente Mateus, los cuales no tuvieron más remedio que retirarse con el Coronel Mancheno herido en la cara y el Comandante Machuca con el brazo despellizado; en tanto que los otros grupos traicionados por los soldados del "Quito" que a los primeros disparos huyeron en precipitada fuga, y copados por las tropas de gobierno hicieron inútiles esfuerzos por oponer una eficaz resistencia y cayeron prisioneros, contándose entre ellos los siguientes personajes de viso: Coroneles Julio Chiriboga y Luis Quirola, Comandantes Teodoro Chiriboga y Pablo Roldán, Mayores Joaquín Izurieta, Augusto González, Benjamín Heredia y Juan Jouvin; Capitanes Ricardo Montenegro, Miguel Novoa y Abel Mesa; Tenientes José Antonio Moreno, Rogelio Burbano, Víctor Muriel y otros.

Después del desastre de Bellavista las tropas del Coronel Andrade entraron a Riobamba; pero luego se vieron obligadas a retirarse a Alausí.

Eran de verse entonces los cambios y las alternativas que tuvieron lugar tras estos luctuosos acontecimientos, en Riobamba, en esa hora incierta y trágica de la revolución. Unas veces el triunfo parecía sonreír al Gobierno, y las autoridades anteriores volvían a sus puestos y otras, los revolucionarios ocupaban los puestos dejados por las primeras.

En una de esas alternativas nos tocó también el turno de caer en las prisiones de la Policía, por el gran crimen de haber anunciado el triunfo de Chasqui, y ahí se nos tuvo algunas horas incomunicado hasta segunda orden, pues las autoridades locales no podían creer que había llegado el fin de su período y no querían resignarse a perder su dominio.

Como luego veremos esa sangre generosa resultó, de pronto, estéril. Pero ello no obstó para que los Generales Alfaro y Terán después de la defección de los Batallones "Pi-

chincha" y "Carchi" en Latacunga y del estruendoso triunfo de Chasqui entraran triunfantes en la Capital de la República, donde a poco se le nombró Encargado del Mando Supremo al General Eloy Alfaro y Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno de la Gran Bretaña al doctor Emilio María Terán.

## Ingratitud y desengaños

---

Es condición de la humana naturaleza que nadie, ni aun los hombres que aparecen en el escenario de la vida como seres excepcionales, están exentos de errores en su vida pública. Y si hay algunos que por tal acción heroica, o de grandes alcances sociales y económicos se hacen acreedores a la gratitud de un pueblo, no es difícil que en la varia y compleja manifestación de su actividad cometan faltas reprochables. Nadie es infalible. Y, ni ángel ni bestia: tal el hombre, según el apotegma luminoso de Pascal.

No queríamos traer a la memoria la ingratitude con que se produjo el General Alfaro para con los riobambeños después del triunfo de 1906; pero conceptuamos de honradez elemental el referir los hechos que confirman el concepto histórico que hemos sentado, y no podemos sustraernos al deber de hacer el comentario de acuerdo con los dictados de una conciencia honrada.

Cuando el General Eloy Alfaro regresó de la Capital el 13 de febrero de ese año, el pueblo de Riobamba que, naturalmente había depositado toda su confianza en él, se apresuró a saludarlo en la Estación del Ferrocarril, y en ordenada y numerosa manifestación de simpatía le condujo aclamándole, al lugar de su alojamiento. Luego después se le brindó con un banquete cuya presentación le tocó hacer al señor Adelberto Araujo, y el cual, como era del caso, en términos altamente patrióticos hizo hincapié en el cumpli-



miento solemne de sus promesas, las que comportaban el adelanto material de nuestra ciudad. Y todo parecía encarrilado por las sendas del éxito más halagüeño.

Con lo sucedido nadie habría sido tan osado para dudar de la palabra empeñada del Viejo Luchador. Y, sin embargo, la amarga verdad fue que, después, el Encargado del Mando Supremo de la República, ni siquiera se dignó contestar a las continuas solicitudes del pueblo y de las autoridades del Chimborazo.

Un silencio inexplicable y angustioso fue el triste epílogo de la victoria definitiva. Y por el contrario, a hurtadillas se llevó a conocimiento del pueblo de Riobamba la declaración del Vicepresidente del Ferrocarril del Sur de que "a la Compañía no le sería posible dedicar sus fuerzas a dicha construcción sino después de concluída la línea hasta Quito".

Naturalmente esa declaración de la Compañía inquietó más los ánimos de los riobambeños, quienes redoblaron sus gestiones ante los poderes públicos, y todo lo que consiguieron, como un medio de calmar a la juventud, fue el envío de una comisión de prácticos para el estudio y trazo de la nueva línea. Esa comisión estuvo compuesta por los señores Sergio Pérez, Federico Nicholls y Rafael Guerrero. Siguiendo casi en toda su extensión el cauce del río Chibunga, el trazo de estos peritos venía más o menos por donde se ha construído la línea actualmente en servicio. Pero luego de realizado ese trabajo nuevamente el asunto quedó reelegado al más profundo olvido.

Entonces se pusieron en juego otras peticiones ante el Encargado del Mando Supremo, las cuales no obtuvieron contestación, hasta que se recurrió al señor General Román, distinguido riobambeño, miembro entonces del Gabinete del General Alfaro, para ver si por su intermedio se obtenía siquiera alguna respuesta favorable del Gobierno.

He aquí el texto del telegrama que el señor Gobernador Larrea Zambrano le dirigió al señor General Román: Agosto 20 de 1906. "Ha empezado la Compañía del Ferrocarril a tender rieles de Luisa para el Norte. Pido a Ud.

se sirva indicarme si el General Alfaro, cumpliendo con una promesa sagrada, ha firmado ya la contrata para la rectificación de la línea, o si las justas aspiraciones de los riobambeños quedan burladas”.

Naturalmente la contestación del señor General Román no se hizo esperar y el 22 se obtuvo la siguiente respuesta, en la cual entre otras cosas decía: “Todos estos días nos hemos ocupado en pleno Gabinete del importante asunto Ferrocarril a Riobamba; pero son graves las dificultades que se presentan y que hay que vencer para llevar a cabo la nueva contrata. La continuación de la línea de Loja a Quito no obsta para la rectificación de la línea por Riobamba; pero es menester tino y cordura: cualquier imprudencia lo perdería todo. Una de las cosas más graves en este asunto es que el Comité para los festejos compuesto de la mayor parte de riobambeños unidos con el Municipio formaron la opinión nacional en contra de los intereses de Riobamba y en favor de la Compañía, sin embargo tengo fundadas esperanzas de que el General Alfaro lo arreglará todo llegando así a un feliz resultado”.

Mas el señor General Eloy Alfaro, olvidando por completo los terminantes ofrecimientos que hizo en la hora del peligro, y quizá en un momento de impaciencia y de irreflexión había dicho que el enojoso asunto de la rectificación de la línea lo llevaría a conocimiento de la Convención Nacional próxima a reunirse, para que ella resolviera lo conveniente. Como si lo que se pedía no hubiera sido una ley de la República, o hubiese sido un imposible físico que no se podía realizar.

Antes de llegar el caso no se pensó en nada semejante y todo se facilitó; pero en el momento preciso, se pretendió a todo trance eludir el compromiso. Y de esta manera inicua quedaban una vez más burladas las aspiraciones de la heroica ciudad, cuya sangre generosa se había vertido en holocausto de su ideal, y quedaba asimismo envuelta en una desconsoladora atmósfera de desengaños.

## Altivez republicana

---

Los patriotas riobambeños que no habían trepido un instante en apoyar a Alfaro, mediante su espontáneo ofrecimiento de que haría cumplir la ley después del triunfo, no pudieron tolerar impunemente la ofensa inferida y la devolvieron lanzando la siguiente altiva y viril renuncia colectiva de las autoridades del lugar: "Señor General Encargado del Mando Supremo.—Si como ecuatorianos estamos obligados a propender al bien general de la Nación, como riobambeños tenemos el sagrado deber de trabajar por el porvenir de este pedazo de suelo en que nacimos. En cumplimiento de este deber, y después de haber agotado todos los medios que la ley, la razón y la prudencia nos franqueaban, empuñamos las armas contra el funesto gobierno de García, que comenzaba a echar sombras sobre el futuro de Riobamba, tolerando indignamente el incumplimiento, el abuso y la burla de la Empresa del Ferrocarril, en lo tocante a la línea de Riobamba. Para reivindicar, pues, nuestros derechos tuvimos que lanzarnos a una desesperada lucha, sin apoyos ni elementos en el primer momento, consumando todo género de sacrificios, y viendo correr la ardiente y generosa sangre de ilustres conterráneos. Entonces Vos, Señor General, Caudillo proclamado por la revolución conoías la justicia y el derecho de Riobamba en su asunto ferroviario, y nos prometías reparar la iniquidad cometida con este pueblo contratando inmediatamente la rectificación de la línea. Pero pasadas las primeras impresiones de la gratitud y el entusiasmo, parece que habéis olvidado vuestras promesas, porque en ocho meses que han corrido desde la revolución de enero no habemos llegado a ningún resultado práctico; y parece más bien que os causan tedio nuestros justísimos reclamos; pues en más de una veintena de

de días que han transcurrido ni siquiera habéis contestado a las solicitudes que os hemos dirigido suscritas por todas las personas caracterizadas de este lugar, y sólo con motivo del telegrama dirigido por el señor Gobernador al señor General Román, manifestáis las *gravísimas* dificultades que hay para conseguir lo que justamente deseamos.

Nosotros en calidad de riobambeños no podemos mirar impasibles la desventura de nuestra ciudad natal, ni mucho menos aceptar la responsabilidad que pudieran achacarnos nuestros conterráneos suponiendo que nos es dable vuestra voluntad en favor de este pueblo que algo ha hecho para exaltarros. Por tanto, obedeciendo a los más caros dictados de la dignidad y el patriotismo, *os hacemos formal renuncia de nuestros respectivos cargos*, suplicándoos que inmediatamente designéis las personas que han de reemplazarnos en ellos; teniendo en cuenta, eso sí, que la santa causa de la libertad nos tendrá siempre listos a sacrificarnos en su bien y en su defensa. Riobamba, agosto 25 de 1906. J. Adelberto Araujo, Comandante de Armas.—Rafael M. Dávalos, Jefe Político Cantonal.—Octavio Mancheño, Intendente de Policía.—Ricardo Zambrano, Primer Jefe del Batallón "Vencedores del Chimborazo".—Luis Pinto, Tercer Jefe del mismo.—Virgilio Mancheño, Guarda parque del id.—Angel F. Araujo, Primer Jefe del Batallón Riobamba.—Luis F. Granizo, Primer Comisario Nacional.—Luis F. Chiriboga, Segundo Comisario y Virgilio Poveda, Secretario de la Intendencia.

Y esta actitud a todas luces patriótica y que envolvía un acto de altísima dignidad, desconocida en los tiempos de esbirrismo por que atravesamos, tuvo como era natural eco en el seno del Ilustre Ayuntamiento de este Cantón, el cual en seguida dictó un importante acuerdo aplaudiendo la conducta de las susodichas autoridades.

Alarmado entre tanto el Gobierno ante la gravedad de lo que este hecho significaba, tomó medidas de precaución, cambió autoridades, vió enemigos por todas partes, y cosa

inusitada, que da la medida de la arbitrariedad con que se procedía, destituyó a los representantes del pueblo, a los genuinos ediles del Cantón.

Lo malo de esta actitud estuvo en que algunos no perseveraron dentro de ella, y continuaron ocupando sus puestos públicos con gran disgusto de la gente sensata de la población.

## Nuevo contrato



Un inusitado movimiento bélico fue la consecuencia inmediata del hermoso gesto de altivez republicana con que los riobambeños echaron en cara la ingratitud del Gobierno del General Alfaro. Creyendo que quizá podrían repetirse acontecimientos análogos a los del 1<sup>o</sup> de enero hubo traslado de tropas, se alistaron armas y se localizaron cañones en los suburbios de la ciudad.

Insostenible era la situación de Riobamba para el Gobierno. Pero los patriotas del Chimborazo a quienes en esta ocasión no se les había ocurrido la idea de revolución, ni cosa parecida, se apresuraron a poner las cosas en claro: “¿Ha olvidado por ventura el señor General Alfaro la honrosa y larga historia política de los hijos de Riobamba, para creer que podíamos volver contra él las armas que había puesto en nuestras manos para su defensa. . . . .?”—Le dijeron en una extensa hoja suelta en que publicaron los documentos pertinentes.

Y tratando de conciliar los ánimos, el Gobierno, mediante activas gestiones de los señores General Román y doctor Pacifico Villagómez suscribió un nuevo contrato con la Compañía del Ferrocarril, la cual se comprometía a cons-

truir dentro de breve plazo la rectificación de la línea férrea desde San Juan Chico a Riobamba en la suma de 150.000 dólares, etc., etc.

Mas el pueblo de Riobamba aleccionado con tantos fracasos y teniendo en cuenta que se habían frustrado sus esperanzas, no quiso dar el voto de aplauso al General Alfaro ni a los señores General Román y doctor Pacífico Villagómez, solicitado por el Vicepresidente del nuevo Concejo, doctor Monge, en agradecimiento por el último contrato hasta que no se traduzca en algo práctico la nueva obligación.

Aún se recuerda la célebre sesión del Ayuntamiento de este Cantón en que los señores doctores Tobías Cárdenas, Leonidas García y señor Rafael Moreno hicieron oír sus vibrantes palabras pidiendo que el voto de aplauso solicitado se postergue hasta que la rectificación sea un hecho práctico. Mas parece ser que después de estos acontecimientos, un Concejo *ad hoc*, compuesto de elementos heterogéneos, dió el voto de aplauso solicitado, el cual circuló profusamente en la Capital.

## Glosas al contrato Montalvo - Harman

---

Excusado es indicar que ninguna de las cláusulas de ese contrato fueron cumplidas ni por parte de THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY, ni por el Gobierno del Encargado del Mando Supremo de la República, con lo cual quedó plenamente justificada la actitud enérgica que asumió el pueblo de Riobamba para con el General Alfaro.

La obra debía comenzar cuando más tarde el 1° de marzo de 1907, y en caso de mora la Compañía pagaría a la nación 2.000 sucres por cada mes de retraso. ¿Cuánto ten-

dría que pagar la susodicha Compañía hasta el 8 de julio de 1918, en que el señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno, Presidente Constitucional de la República, desoyendo el eco pueril de susceptibilidades regionalistas y con un patriotismo práctico que Riobamba nunca agradecerá bastante, vino con selecta comitiva, a inaugurar personalmente los trabajos de la rectificación de nuestra línea? Fácil es el cálculo. Y con esa cantidad y con las que en concepto de multas debía la Compañía a la Nación por falta de cumplimiento de sus obligaciones, habríamos tenido lo suficiente para pagar más de dos veces todo el costo de la línea rectificadada, sin necesidad de más impuestos ni más gravámenes. Pero ¡quia! bonitos son los gringos de Yanquilandia para entender de multas, después de la famosa transacción. . . . .

En el contrato en referencia no constaba la condición de que se levante la línea férrea de San Juan Chico a Luisa, condición sin la cual todo triunfo parcial era irrisorio para Riobamba; de ahí que desde los primeros momentos se consideró nugatorio el contrato y hecho exclusivamente para calmar la enorme excitación de ánimos que entonces reinaba en esta ciudad. Y para colmo de males, por último, se vino en conocimiento de que no había la más remota idea de cumplirlo.

Por el contrario, era evidente que según el nuevo contrato se perdía el derecho para que los talleres de la Compañía del Ferrocarril que existen en Durán fuesen trasladados a esta ciudad, conforme al convenio de 21 de setiembre de 1905 celebrado entre el señor doctor Córdova y Mr. Harman.

Total, que en virtud de esta obligación, si bien se afirmaba una vez más un derecho, se perdía otro, y la ejecución, al menos prácticamente quedaba reelegada a las kalendas griegas.

¡Dura lección de experiencia! ¿No era, pues, natural que la desconfianza y la duda quedaran impresas en la conciencia de este pueblo?

## Intereses nacionales

---

En todos los matices se ha escrito que en materia de ferrocarriles los intereses generales del país deben prevalecer sobre los particulares de una localidad. Verdad axiomática que nunca hemos puesto en duda. Pero arrojada a la faz de nuestra amada ciudad la gravísima injuria del aislamiento que frustraba nuestros más caros anhelos de progreso, fue necesario, preciso e inevitable que, de acuerdo con nuestras leyes, levantemos en alto la bandera de la reivindicación para trabajar incansablemente por obtener la necesaria reparación, lo cual explica el esfuerzo colectivo, la tenacidad, si se quiere, con que hemos perseguido tan justo empeño. Y es que nuestro derecho no ha sido incompatible con el derecho de la nación. Y es que siendo Riobamba parte integrante del país no ha habido dos derechos, sino uno sólo: el inalienable derecho de progreso de la madre común.

Lejos, muy lejos de nosotros, la idea de fomentar el maldito regionalismo que tantos males han acarreado a nuestra Patria. Por eso, resuelto que fue que los trenes de pasajeros pasasen por Riobamba, y aunque esta disposición no era suficiente para calmar nuestra angustia, porque los trenes de carga hacían mucha falta a las necesidades de la ciudad y al desarrollo de su progreso comercial, por eso, decimos, sin que deje de latir en nosotros el más ferviente entusiasmo por la rectificación de la línea, hubimos de dar tregua a nuestras gestiones.

Además, si bien es cierto que no era accesible para todos el conocer el estado económico, las estrecheces pecuniarías por que atravesaba el Gobierno, para atender a las exigencias de la Compañía del Ferrocarril en orden al cumplimiento de sus compromisos monetarios en el exterior, no dejaba de traslucirse algo de lo que sucedía al público, y



esta circunstancia expresada tácitamente por comunicaciones del Gobierno del General Alfaro, unida a la fatalidad del hecho consumado, hicieron que perseverásemos en igual propósito de espera. No había que ir a los extremos en este punto, había que ser razonables y ceder hasta mejor ocasión.

De ahí que respetuosos como los que más de los intereses nacionales, vimos con íntima satisfacción como el ferrocarril avanzaba trasmontando nudos, esguazando ríos, salvando riscos y sembrando el entusiasmo y la alegría por los ubérrimos y floridos campos de Tungurahua, Latacunga, Machachi y Tambillo hasta que llegó a la hermosa y gentil Capital de la República, la cual con desbordante júbilo celebró tan magno acontecimiento el 25 de junio de 1908.

De todas las ciudades, de todos los cantones y aun de algunos pueblos habían acudido sendas representaciones a la Capital para presentar el rendido homenaje de gratitud y de admiración al Viejo Luchador. Y la gallarda Quito, ostentando en ese día todas sus galas y las más sobresalientes preseas de ciudad señorial, no dejó nada que desear en el desarrollo de su magnífico programa de festejos.

## El poderoso factor yanqui



Admiramos a la Gran República de los Estados Unidos que por su riqueza y poderío ocupa lugar prominente en el rol de las naciones cultas y civilizadas; nos sorprende la actividad prodigiosa de sus habitantes y la fuerza inquebrantable de su voluntad, y nos edifica la irrestricta obediencia de sus hijos a las leyes justas de pueblo disciplinado y democrático.

¡Todo es grande, fuerte y colosal en el pueblo yanqui! Y desde que en 1776 los padres de la Patria: Washington, Jefferson, Adams, Franklin y Livingston, sentaron las sóli-

das bases sobre las que se levantaría la futura civilización yanqui, este pueblo gigantesco del Norte ha ido en progresión ascendente hasta llegar a la altísima cumbre de su progreso moderno.

Y si en los tiempos modernos Roosevelt, el gran profesor de energía nos asombra con la magia de su voluntad; Wilson, el sabio profesor de idealismo de la Universidad de Princeton, el apóstol de la paz de las naciones, es indudablemente más grande en el concepto moral de la historia que el famoso tigre del retiro del Oister Bay, quien de un zarpaso arrancó un girón más de territorio para la patria de Washington, causando herida profunda en el corazón de nuestra hermana Colombia.

No parece sino que el pueblo norteamericano fuese la más cercana adaptación del superhombre de Zaratustra: "Yo quiero"—dice el esforzado yanqui—en el aislamiento del trabajo, y de esa omnimoda voluntad nace el aparato que aprisiona el rayo, la luz que ilumina nuestras noches tenebrosas, la energía que da movimiento a la materia y la fuerza que se transforma en bellísimas armonías: "Yo quiero"—dice el yanqui—en la fecunda comunión de sus esfuerzos y de esa voluntad de acción surgen las más atrevidas empresas y las más grandes e importantes conquistas de las artes y de las ciencias puras y aplicadas.

Aun esa alma inquieta e inadaptada de Edgar Poe, que vivió triste y miserable en medio de la opulencia de Yanquilandia, obedeciendo quizá a una de las misteriosas leyes del contagio moral, encarnó, en uno de los más adorables personajes de sus obras, la fuerza de carácter y el triunfo de la voluntad sobre la muerte.

Desconcierta verdaderamente el desarrollo de la actividad económica, mercantil e industrial del pueblo yanqui, que no contento con ejercitarla dentro de su enorme territorio, busca las más apartadas regiones del globo para colocar sus capitales y llevar adelante las concepciones de su genio emprendedor y progresista.

Pero ¿cuán distinto sería el papel de los hijos del Tío Sam, en la historia de los pueblos, si despojándose de las

ideas mercantilistas y de absolutismo que a veces les dominan a algunos, se ciñeran estrictamente a los dictados de la equidad y de la justicia! Por que no son solamente el talento y la voluntad de acción las prendas que hacen a los hombres dignos y apreciables en la sociedad, sino que hay que ser también una verdadera conciencia para dejar una estela luminosa en la posteridad.

Y así como sería error imperdonable de nuestra parte el que no reconociésemos la labor altamente recomendable y digna de nuestra más profunda gratitud de Mr. Archer Harman, actual Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur; quien habiendo venido con plenos poderes conferidos por los tenedores de bonos y por la Junta de Directores de Nueva York para toda clase de arreglos, fue el alma blanca que nos condujo al triunfo definitivo de nuestras aspiraciones; faltaríamos a la verdad si no expresáramos que muchos males se derivaron para nosotros de la falta de cumplimiento de las estipulaciones de los contratos y del absoluto despotismo de algunas autoridades y empleados de la Compañía del Ferrocarril del Sur.

“Yo sólo tengo motivos de consideración y aprecio por la memoria del Señor Archer Harman, en recuerdo de su porte honrado, inteligente y leal. En conciencia declaro que sin el auxilio personal de Don Archer Harman, jamás habría podido realizar la Obra del Ferrocarril Trasandino del Ecuador, como al fin se realizó, venciendo dificultades casi increíbles”—Dice el Señor General Alfaro—en su folleto “Narraciones Históricas”, y este concepto del ilustre anciano nos merece mucho respeto para que nos detengamos a considerarlo.

Pero ello no es un obstáculo para que digamos algunas palabras acerca de un hecho trascendental en la historia del Ferrocarril del Sur, hecho que provocado y alcanzado por Mr. Archer Harman y sus compañeros y socios, vino a variar por completo la faz de la cuestión, dejándonos sumidos en un mar de desesperanzas: es la transacción del ferrocarril.

# La transacción del Ferrocarril del Sur

~~~~~

El Ferrocarril del Sur no había llegado a Quito dentro del plazo estipulado en el contrato primitivo, ni en la modificatoria introducida en el de 1898, esto es, en el término de 10 años, por lo cual, y por varias otras razones económicas y de orden administrativo se habían establecido hondas diferencias entre la Nación y la Compañía del Ferrocarril.

Y en esta desgraciada emergencia no quedaban más que dos caminos para solucionar el conflicto: o exigir a la Compañía con valor y energía el cumplimiento de todas las obligaciones de los contratos que eran leyes de la República, inclusive las multas, etc., que habían contraído en el interregno de tiempo de la construcción del ferrocarril, sujetándose al fallo de la Comisión Arbitral, o buscar una forma de arreglo interno para zanjar esas dificultades, ya que, según un principio jurídico más vale una buena transacción que un mal pleito.

Lo primero estaba erizado de grandes dificultades de tiempo, acaso no se habría podido reunir a los miembros de la Comisión, etc., etc., por cuya razón las partes contratantes buhieron de recurrir a la celebración de un convenio o transacción, como así lo hicieron tras acaloradas discusiones y escándalos legislativos, en setiembre de 1908.

No entraremos a considerar los términos generales de esa ruinoso transacción que indudablemente más consultaba los intereses de la Compañía del Ferrocarril que los sagrados derechos de nuestra Patria. Al rededor de tan interesante cuestión existen estudios tan sesudos y acabados como el valiosísimo de nuestro conterráneo, el eminente ju-

risconsulta señor doctor Pacífico Villagómez, quien en su calidad de Presidente del Consejo de Estado emitió un luminoso voto salvado en contra de tal contrato, mereciendo el franco aplauso de la gente sensata de la nación y un brillante voto de aplauso de la Muy Ilustre Municipalidad de Riobamba, que se lo dió sin reserva mediante una oportuna moción propuesta por el ilustrado e inteligente Concejal señor J. Alberto Donoso, que fue aprobada por unanimidad. Queremos tan sólo referirnos a lo que atañe a nuestros derechos adquiridos.

El artículo 21 de la transacción reza textualmente lo que sigue: "La Compañía entregará la obra en las condiciones estipuladas en los contratos de 14 de junio de mil ochocientos noventa y siete y 27 de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho: *exceptuando la gradiente*".

Ahora bien, según los contratos en referencia así Riobamba como Ambato no debían tener más que simples ramales de ferrocarril. Pero como es sabido, en virtud del contrato de 1900, la Compañía del Ferrocarril se obligaba a construir la línea directa por Riobamba, precisamente en cambio de lo único que se exceptuaba en la transacción a favor de la Compañía, la gradiente. Salta, pues, a la vista la tamaña injusticia con que se procedía en contra de esta ciudad.

El señor doctor Villagómez refiriéndose a esta parte y después de hacer un compendio de la historia de nuestros derechos—dice:—"Sin embargo vino el momento de obligar a la Compañía el exacto cumplimiento de lo estipulado respecto de Riobamba, y es precisamente en el Gobierno del señor General don Eloy Alfaro, cuando en beneficio exclusivo de aquella y sin provecho alguno para las demás provincias, se realiza la injusticia de violar los derechos inconcusos de la hermosa ciudad. La Legislatura de 1908, ungiendo con el óleo de la aprobación, en medio de escándalos parlamentarios ha confirmado tan irritante injusticia. A la hora presente, Mr. Harman y sus socios estarán satisfechos, pues se han burlado de los contratos, de la ley, de la justicia, de los poderes públicos, de Riobamba y de la nación

toda. ¡Sacrificio estéril el de aquellos valerosos jóvenes, consumado a impulsos del más vivo amor a la Patria querida!—Y luego añade: “Oficiosamente y de un modo gratuito exonera a la Compañía de toda responsabilidad por el abuso inmoderado de la gradiente en la construcción del ferrocarril. Véase, lo repetiré por segunda vez, hasta qué punto llegó el ofuscamiento de los sostenedores de la transacción en las Cámaras Legislativas”.

Punto de honda meditación ha sido para nosotros la actitud en cierto modo desairada de los representantes de esta provincia en aquella Legislatura. ¿Por qué permitieron la usurpación de nuestros derechos inconcusos? ¿Fue acaso la fuerza aplastante del número de los incondicionales la que les venció en la porfiada lucha?..... ¡Qué! ¿No bastó el verbo castizo y la arrebatadora elocuencia de nuestro integérrimo e inteligente conferráneo señor doctor Montalvo para persuadir a las Cámaras de la legitimidad de nuestra causa? Indudablemente con la adición de dos ó tres palabras al artículo 23 de la transacción quedaba en todo su vigor y a salvo nuestro derecho. Pero luego hubo de ausentarse intempestivamente a Guayaquil, lugar de su residencia, el señor doctor Miguel Angel Montalvo, y ya nadie se preocupó más de defender, en el seno de las Cámaras, nuestros derechos conculcados.

Paréntesis de espera



Aprobada la transacción ferrocarrilera en cuya vorágine quedó incluído el derecho de Riobamba, parecía que toda esperanza de redención para la infortunada patria de Maldonado había desaparecido para siempre. Tal era el caos político y la disolución social que reinaban en el Ecuador.

El despotismo y la tiranía se habían enseñoreado del poder en todos los ramos de la Administración pública; y Riobamba, especialmente, cual si hubiera estado bajo la influencia de alguna siniestra estrella,—por la enorme osadía de haber salido en defensa de su progreso seccional,—fue víctima del abuso, de la violencia y de la arbitrariedad de un militarote, de quien se recordará como de un Atila en los tiempos medioevales, de un Payol en los tiempos de la independencia y de un Rosas, en los tiempos modernos. Todas las secciones administrativas estuvieron bajo su omnímodo poder. Los bienes del Estado eran suyos; la hacienda de los particulares no le era extraña, y el honor y la libertad individual estaban pendientes de sus manos. ¡Qué tiempos aquéllos! Y lo peor es que desde entonces se ha pretendido formar escuela de semejante conducta..... Pero no es posible ¡vive Dios! que tal suceda. Porque “la tiranía también se acaba, sí, la tiranía también tiene su término, y a veces suelè ser el más corto de todos—como dice nuestro insigne pensador Juan Montalvo.

En aquella época hasta nuestro secular litigio de límites con el Perú se puso en extremo vidrioso. Felizmente la labor atinada e inteligente del señor doctor Honorato Vázquez, y la del hábil diplomático señor doctor Víctor M. Rendón obtuvieron oportunamente la inhibición de S. M. el Rey Alfonso XIII, solicitada por el General Alfaro. Y nosotros por poco no nos rompimos las costillas con nuestra *bonísima y leal* hermana del Sur.

Y como si la vergüenza de las claudicaciones y el horror de la tiranía lugareña no hubiesen sido bastante para nuestra desgracia, la nación toda se mezcló en la hoguera de la más espantosa y cruel guerra civil que registrará la historia patria.

Y vinieron peores días aún. A la hecatombe de Yaguachi en que sucumbió nuestra brillante juventud defendiendo heroicamente la Constitución Política del Estado, se sucedieron los acontecimientos de Guayaquil en que pereció el desgraciado Montero y luego los luctuosos crímenes de enero de 1912 que cundieron de honda consternación el país.

*
* *

Otra de las causas que nos mantuvo dentro del largo paréntesis de espera, fue indudablemente la Gran Guerra. Asombrados, confundidos, llenos de terror contemplamos el cuadro apocalíptico de la conflagración de Occidente en cuyo laberinto fueron cayendo directa o indirectamente casi todos los países del globo. Todas las fuerzas destructoras, todos los inventos modernos, todo el furor loco de la guerra, todo se había confabulado para que pueblos y razas antagónicas y aun pueblos hermanos se disputen la hegemonía comercial y económica del mundo.

Millones de combatientes rindieron el tributo de su vida en aras de la más descabellada pretensión de supremacía mundial. No se reparó en medios para conseguir el propósito: se derribaron las más preciosas conquistas de las artes y de las ciencias; y el robo, el asesinato, la violación fueron el triste epílogo de la tan decantada civilización europea en los momentos trágicos de la descomunal contienda. ¡Oh, la fiera humana!


Desde 1914 la espectación mundial estuvo pendiente de los acontecimientos de la más espantosa guerra que han visto los siglos, y sus consecuencias no tardaron en esparcirse fatalmente por los cuatro puntos cardinales de la tierra.

El Ecuador, país esencialmente pobre, en medio de sus riquezas naturales, que vive, se viste y trafica con el esfuerzo del obrero extranjero, con el producto de las máquinas y de las industrias extranjeras, no pudo menos que sufrir las consecuencias de tan tremenda guerra, traducidas en las más terribles crisis económica, fiscal y comercial.

Aún se cierne amenazante el espectro de la miseria en el horizonte de la patria; el cielo cargado de siniestras nubes amenaza cruda tempestad; y la moneda del país desvalorizada hasta un grado increíble ¡quién sabe a qué extremos económicos jamás previstos nos conduzca!

¿Cómo, pues, pensar siquiera en nuestra obra de reparación seccional, si la humanidad tremaute de dolor y convulsa de odios y pasiones ancestrales marchaba camino de la ruina, sin compensación alguna para el porvenir?

En la brecha



Pero esa actitud pasiva, si bien inevitable e impuesta por las circunstancias, fue muy perjudicial a los intereses de nuestra población. Pues adelantados con el silencio, la Compañía del Ferrocarril y casi toda la prensa de la República comenzaron a librar activa campaña para establecer trenes directos entre Quito y Guayaquil, dejando en abandono a esta ciudad. Y de esta manera, lo que antes sólo había sido un peligro, como la espada de Damócles suspendida sobre Riobamba, quería asestar golpe mortal contra nuestro progreso seccional.

Por fortuna el patriotismo riobambeño no había muerto en el seno de la patria chica, aún se conservaba latente en la conciencia pública, y, naturalmente hizo explosión en el momento oportuno.

De ese entusiasmo brotó la idea de formar un Comité que se encargase de trabajar intensamente por hacer práctico nuestro derecho, y un grupo de caballeros compuesto de los señores: Ramón Puyol, Agustín Rodríguez, Vicente Antonio Costales, doctor Carlos Moreano M. y José M. Dávalos V., se encargó de hacer las primeras gestiones. Pero el Directorio definitivo quedó constituido así: Presidente, doctor Pacífico Villagómez; Vicepresidente, General Delfín Treviño, y vocales: señores José Alberto Donoso, doctor Alfredo Monge, V. Chiriboga, y Secretario, señor José M. Dávalos Velarde.

“Se hallaba reunido en esa época el Congreso de 1915 —dice el señor Alejandro Montes de Oca, ilustrado topógrafo—

fo riobambeño, en reciente publicación —y quien esto escribe, interesado, como el que más por el progreso y felicidad de aquella tierra, su ciudad natal, conocedor palmo a palmo de la topografía y relieve de los terrenos de casi toda la Provincia del Chimborazo, escribió un artículo en “El Comercio” en el cual con argumentos irrefutables y convincentes demostró la inutilidad del empeño de los trenes directos..... Inmediatamente la representación del Chimborazo, con el patriotismo que le sugiere todo cuanto se roza con el adelanto de Riobamba, presentó, a las Cámaras Legislativas del Congreso de 1915 el respectivo proyecto que convertido, luego, en ley de la República e impulsado por el tesorero afán de mis conterráneos se ha convertido en realidad”.

Sentimos no poseer tan interesante comunicación del señor Montes de Oca publicada en “El Comercio”; pero sin menoscabar un puuto el mérito de ella bien podemos asegurar que Mr. Schunck fue uno de los primeros que hizo el estudio de esa vía al que lo secundaron los caballeros de la comisión que ya hemos mencionado. Y sea de ello lo que fuese, lo cierto es que a nuestra representación le tocó en ese año la difícil labor de convertir en ley de la República nuestro derecho.

Conocida es la resistencia que entonces se hacía a nuestro proyecto reivindicatorio. Pero la Diputación del Chimborazo previas gestiones particulares ante el señor General Plaza, Presidente Constitucional de la República, ante el señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno, Presidente del Senado y ante el doctor Cabeza de Vaca, Presidente de la Cámara de Diputados y contando con el entusiasmo y adhesión a nuestra causa de los señores Enrique Bustamante y de nuestros conterráneos doctor Antonino Sáenz, secretarios de las Cámaras legislativas, logró formarse una atmósfera muy favorable a nuestro empeño en el seno de la Legislatura.

Presentado el proyecto de decreto, previa una bien trazada exposición del diputado, señor Coronel Angel Araujo en primera discusión, sólo algunas diferencias se suscitaron,

después, entre el Comité Patriótico del Chimborazo y la Representación de la misma Provincia acerca del asunto relacionado con los fondos que debían destinarse a la rectificación, pues mientras los legisladores creían que eran suficientes los que constaban en el proyecto, el Comité por su parte, para hacer más práctico y factible la obra juzgaba necesario el aumento de rentas, lo cual acaso hubiera ocasionado resistencias invencibles.

Puesto en segunda discusión el proyecto, el señor doctor Víctor M. Peñaherrera, verdadera eminencia del foro ecuatoriano contestó en los siguientes términos el razonamiento del H. Zambrano O.: “Estoy en un corazón con los Honorables Representantes del Chimborazo y, probablemente, con todos los señores Diputados, en cuanto a que se debe dar la más favorable acogida al justo anhelo de los habitantes de esa Provincia; pero creo que es menester tomar en consideración dos cuestiones fundamentales. Conozco hoy el informe del señor Ministro de Obras Públicas, y, he oído atentamente la exposición que hizo anteriormente el H. Araujo y la que ha hecho hoy el H. Zambrano; de todos éstos antecedentes se deduce que la Compañía del Ferrocarril ha faltado a sus compromisos, al no llevar la línea férrea directamente por Riobamba; por lo que, el Congreso, al expedir este Decreto debe poner especial empeño en salvaguardar los derechos de la Nación contra la Compañía; tanto más, cuanto que se va a hacer un contrato con la misma Compañía, contra la que existen muchos reclamos pendientes.” Y por último, concretando su pensamiento y con el apoyo del H. Bustamante hizo la siguiente moción que fue aprobada: “Que en el contrato se hará constar expresa reserva de los derechos que la Nación pudiera tener contra la Compañía por no haber ésta cumplido con los contratos anteriores al respecto”.

Luego el informe de los Honorables Pompeyo Hidalgo, J. M. Carrión y Sergio Madero en el que decían: “.
. . . . el proyecto tiende sólo a la justa aspiración de un de-

recho..... Fue aprobado por unanimidad, y, en consecuencia, siguiendo el trámite legal el proyecto llegó a ser ley de la República.

La Representación del Chimborazo de 1915 estuvo compuesta por los siguientes caballeros: Senadores, señores Carlos Larrea D. y Reinaldo Dávalos; y Diputados, señores Coronel Angel Araujo, doctor Francisco Yerovi, Carlos Zambrano O. y Pedro Dávalos.

La Ley de 1915

~~~~~

El Congreso de la República del Ecuador.—Considerando:—Que los Poderes Públicos están obligados a mirar por el porvenir de los pueblos, garantizando sus derechos y protegiendo sus justas aspiraciones de progreso.—Decreta:—Art. 1° El Ejecutivo contratará con la "Guayaquil and Quito Railway Company" la inmediata construcción de una línea férrea, desde un punto de la actual cerca de San Juan Chico, a la ciudad de Riobamba, a fin de que el tráfico del Ferrocarril de Guayaquil a Quito se haga por la nueva línea, pasando necesariamente por aquella ciudad; ese contrato se hará con expresa reserva de los derechos de la Nación contra la Compañía, por no haber cumplido con lo estipulado al respecto, en contratos anteriores.—Art. 2° Esta línea férrea se construirá de conformidad con los planos y especificaciones que existen en el Ministerio de Obras Públicas, salvo que por circunstancias especiales en el Ministerio resolviera modificar esos planos.—Art. 3° Destínase a la ejecución de esta obra el total de los fondos asignados por Decreto Legislativo de 28 de Octubre de 1913 a la construcción de un camino de Riobamba al Morona.—El uno por mil sobre los capitales en giro en los cantones de Riobamba y Guano y.—El sobrante de los fondos acumulados hasta com-

pletar la suma de 600.000 sucres de que habla la parte segunda del número 5º del artículo 2º del Decreto Legislativo, sancionado el 14 de Febrero de 1907. Para determinar este sobrante, el Ministro de Obras Públicas ordenará que se practique la liquidación con los empresarios de la obra de agua potable de Riobamba.—Art. 4º A efecto de la inmediata ejecución de la obra, autorizase al Ejecutivo para que contrate un empréstito, hasta por la suma de 300.000 sucres o su equivalente en oro, garantizándolo con las mencionadas rentas.—Art. 5º Pagado que sea el valor de la nueva línea, los fondos que se destinan a su construcción, pasarán a prestar el primitivo servicio para que fueron creados; excepto el uno por mil de que habla el inciso segundo del artículo 3º de este Decreto, gravamen que se extinguirá tan luego como esté concluída y pagada la obra de rectificación de la línea.—El sobrante de los fondos de las obras de canalización y agua potable de que trata el inciso 3º del citado artículo, concluída y pagada la obra de la nueva línea, pasará a acrecentar los fondos del camino, de Riobamba al Morona.—Art. 6º En caso de que se verifique el estancamiento del aguardiente, el Ejecutivo asignará de la renta que el estancamiento produzca, por lo menos la suma de 150.000 sucres anuales para el debido cumplimiento de lo dispuesto en este Decreto.—Art. 7º Los fondos destinados a esta obra, se los considerará como de ferrocarriles, y serán depositados en uno de los Bancos de Guayaquil hasta que se celebre el respectivo contrato. Celebrado que sea éste, las rentas se invertirán en la forma y condiciones que en dicho contrato se acuerde.—Art. 8º Tan pronto como se concluya la construcción de la nueva línea de San Juan Chico a Riobamba, la Compañía del Ferrocarril del Sur quedará obligada a la supresión y consiguiente abandono de la que actualmente existe entre San Juan Chico y Luisa, debiendo conservarse dicha sección como camino carretero o de herradura bajo el cuidado del Gobierno para cuya reparación se invertirá anualmente la cantidad que fuese necesaria, tomándose de los mismos fondos del camino de Riobamba al Morona.—Art. 9º Para la recaudación e inversión de los fondos a

que se refiere este Decreto, el Ejecutivo nombrará un Colector Especial, previa terna enviada por el Municipio de Riobamba.—Art. 10 El presente Decreto regirá desde el día de su promulgación.

Dado en Quito, capital de la República, a treinta de Setiembre de mil novecientos quince.

El Presidente de la Cámara del Senado, *A. Baquerizo M.*—El Presidente de la Cámara de Diputados, *M. C. de Vaca.*—El Secretario de la Cámara del Senado, *Enrique Bustamante L.*—El Secretario de la Cámara de Diputados, *Antonino Sáenz.*

Palacio de Gobierno, en Quito, a dos de Octubre de mil novecientos quince.—*Ejecútese* LEONIDAS PLAZA G.—El Ministro de Obras Públicas, *Modesto A. Peñaherrera.*

Es copia.—El Subsecretario de Gobierno, *Nicolás Jiménez.*

## “Los Andes” y

## “El Observador”



Una angustiosa experiencia de muchos años nos había demostrado que no bastan leyes escritas para llenar las justas aspiraciones de progreso de nuestro pueblo, de ahí que, dada la ley de 1915, fue necesario desplegar una labor enérgica y constante para hacerla cumplir.

Y tanto más obligados estábamos los riobambeños a preocuparnos del asunto de la rectificación de la línea férrea, cuanto que, a consecuencia de otra ley de la República expedida en 1916, los trenes directos se establecerían dentro de breve plazo entre Quito y Guayaquil.

Con tal objeto la prensa nacional trinó con inusitado empeño, y, desgraciadamente, no en todas las manifestaciones de esa labor campearon la buena educación y la cultura periodística. Aún resuenan en nuestros oídos las frases hirientes y las pullas con que querían denostar a nuestra cultísima población: "Que Riobamba es ingobernable", "que Riobamba añora la tiranía de Montero", "que esta ciudad debe formar parte de la jibará", "que los riobambeños queremos la rectificación aerea para el paso de aviones", "que exigimos la rectificación de la vía lactea", "y que por muchas razones, finalmente, no merecíamos los beneficios del ferrocarril". Con estas y parecidas frases se pretendía herir la dignidad y el amor propio de los pacientes hijos del Chimborazo. Y como entonces no había un periódico en esta ciudad, todo se oía y callaba, y todo se soportaba con paciencia musulmana, sin proferir una sola palabra de réplica.

Pero ¿merecíamos acaso tales insultos y tan despectivas burlas? No; mil veces no. Y fue precisamente esa ruda campaña de improperios,—que tuvo su eco en ciudades vecinas—la que obligó, digámoslo así, a varios grupos de jóvenes riobambeños a salir por los fueros de la verdad y de la justicia en defensa del prestigio y del decoro de nuestro pueblo.

A la sazón se encontraba de venta la imprenta y encuadernación del señor S. Gabriel García Moreno, la misma que fue adquirida por acciones por algunos jóvenes liberales, y en la cual no tardó en salir el primer número de "Los Andes" el 10 de noviembre de 1916.

Felizmente la nueva publicación riobambeña fue muy bien recibida en todo el país, y dada la amplitud y la alteza de miras de su programa liberal, logró adquirir en breve sólida reputación en toda la República.

De entre las varias voces de aliento con que acogió nuestra modesta publicación la prensa ecuatoriana, la del decano de los periodistas de aquella época, D. Manuel J. Calle, que vertía sus inspiraciones desde las columnas de "El Guante", fue la que estimuló más nuestra labor: entre otras cosas decía: "Debemos casi un voto de gratitud, y de todos modos,

de aplauso, a los inteligentes caballeros que han fundado en Riobamba el semanario "Los Andes" últimamente aparecido. De gratitud, porque significa un acto de honorabilidad, de desinterés y patriotismo con que se favorece la dignidad y la moral pública de una de las secciones de la República que más ha dado que decir en estos tiempos en el campo de los escándalos; pues una publicación así matará, la prensa de ruido y desaprensiva que ha solido ser a veces, origen de tremendas infracciones: salimos ganando con ellos todos los ecuatorianos, solidarios en el decoro de la patria y en el triunfo de la justicia; y de aplauso, por cuanto raras veces se ha presentado en el interior, ni aquí mismo donde los recursos sobran un periódico de más elegante factura. . . . . Se ha andado camino desde "El Demócrata", "La Vanguardia", "El Chimborazo", "La Evolución" y otras hojas así que tantos enojos y resistencias produjeron.—Saludamos efusivamente al nuevo colega que debe enorgullecer a la ciudad nativa y honrar a quienes le han fundado y le escriben".

Naturalmente entre los principales números del programa a desarrollar constaba la rectificación de la línea del ferrocarril a esta ciudad, y en ese empeño perseguido con tesonero afán y entusiasmo, no ha cejado "Los Andes" en sus ocho años de vida, hasta conseguir el más espléndido y definitivo triunfo.

El grupo fundador de "Los Andes" estaba compuesto de las siguientes personas: Director, doctor Félix Flor M.; Sub-Director, señor Octavio Moncayo; Secretario de Redacción, señor Manuel M. Benítez; y vocales, señores Leonidas R. Dávalos, Angel Alberto Costales y Luis Alberto Falconí G. quien fue el primer administrador del periódico.

En aquellos mismos días apareció también en esta ciudad "El Observador", órgano de los intereses del conservadorismo, y cuya labor ha sido igualmente recomendable en cuanto se relaciona con la rectificación de la línea férrea. Parece que el personal de redacción que lo fundó se componía de los siguientes señores: Director, José M. Dávalos V., y redactores, doctor Arturo León y Vicente Domínguez.



“La mejor figura de retórica es la repetición”, decía el gran Corso. “Y efectivamente puede serlo o lo es—dice el inteligente periodista colombiano L. E. Nieto Caballero— cuando se trata de grabar un concepto. La prensa es un yunque y la pluma es un martillo, que forzosamente debe repetir los golpes. En la diaria faena eso pasa inadvertido. Y conseguirlo es su deber”.

Si nuestra prensa ha cumplido su deber en este punto, ¡floado sea Dios! Somos de los más humildes representantes de ella y no nos corresponde juzgarla. Pero lo cierto es que desde 1916 hubo de comenzarse una tenaz y porfiada lucha en la que el martillo de la pluma no ha cesado de repetir sus golpes.

Tomamos de “Los Andes” algunos de los artículos con que inició su campaña.

## Vías de comunicación

(«Los Andes», noviembre 17 de 1916)

..... Es indudable que entre los factores del engrandecimiento de los pueblos las vías de comunicación ocupan lugar predominante: ellas facilitan el intercambio de productos, dan incremento a las poblaciones, expanden las industrias y contribuyen al aumento de la riqueza económica de las naciones. Por eso, todos los países que figuran a la vanguardia de la civilización mundial tienen establecidos grandes sistemas arteriales de comunicación por los cuales circula todo el producto de sus múltiples actividades.

Los Estados Unidos aventaja a los demás países del Norte por su prosperidad económica, por sus instituciones políticas, pero, sobre todo, por la gran extensión de sus caminos de hierro y por sus carreteras. En la América latina, la nación que se halla más adelantada y que goza de mayor prestigio cultural es sin duda la Argentina; y favorecida

por la naturaleza de su suelo, diariamente construye ferrocarriles desde los centros civilizados hasta los más apartados confines fronterizos y sus más lejanas gobernaciones....

Porque esas naciones no han invertido sus capitales para que se beneficien únicamente la Capital, sus puertos, o alguna ciudad del tránsito. No. Sobre ellas no se cierne el espectro del egoísmo orgulloso; el ideal de esas naciones es que todos sus territorios prosperen, que tengan sus conexiones y que no queden aisladas de la comunicación de los demás pueblos, porque se hallan convencidas del principio axiomático de que del adelanto de las partes depende el adelanto del todo.

..... Si esto es así. Si nuestra ciudad es parte integrante del territorio de la República; si todos los ecuatorianos hemos contribuido para la construcción del único ferrocarril que tenemos, ¿por qué Riobamba no ha de tener igual aspiración?, ¿por qué Riobamba no ha de aprovechar de ese elemento de progreso?

Los pueblos que carecen de vías de comunicación, vegetan en las tinieblas de la ignorancia; para ellos no hay civilización posible; para ellos el mundo no ha marchado: se hallan postergados, viviendo el estado primitivo.

..... Que cesen los egoísmos, que haya amplitud de miras y sobre todo mucho patriotismo: eso es lo que ambicionamos los riobambeños para marchar acordes hacia la conquista de nuestras aspiraciones de progreso.

## Contestando a Ernesto Mora

(«Los Andes», diciembre 1º de 1916)

Ya que este atildado y erudito escritor liberal se ha creído aludido por nosotros en el segundo número de este semanario; ya que hidalgamente se refiere a nosotros manifestando que no es por odio a ninguna provincia que discute algunos intereses públicos, "porque no creemos que haya

en el Ecuador un sujeto bastante imbécil que se declare enemigo de una población”—dice con mucha razón Ernesto Mora—; vamos a contestarle dos palabras acerca de las razones que tuvimos en mientes para producirnos en esa forma.

En primer lugar, no es sólo Ud. quien se ha ocupado despectivamente de Riobamba. Desde hace algún tiempo varios órganos de la Prensa Ecuatoriana vienen haciendo la ingrata labor de desprestigiar a nuestra progresista ciudad, y, o estamos engañados o somos muy necios para no comederlo, no con los plausibles fines de mejoramiento y de velar por la moral pública, sino guiados por propósitos mezquinos e intereses particulares.

Por lo que a Ud. precisamente toca, tenemos el agrado de decirle que nuestra intención está indicada con claridad en el siguiente párrafo: “Verdad que algún órgano de la prensa (El Guante) cuya labor creemos comprender, ha hecho salvedades de justicia y ha manifestado el porqué de sus exajeradas apreciaciones, etc.” ¿No le parece pues que nosotros también nos hemos cuidado de hacere xcepciones al tratar de tan enojoso asunto? Apelamos a su esclarecido testimonio.

Ahora que Ud., llevado por su natural temperamento se ha producido muchas veces despectivamente en contra de este pedazo de tierra que nos vió nacer, está en la mente de cuantos somos hijos del Chimborazo, de todos los que leemos sus famosas charlas.

Y bien, ¿por qué recoge Ud. el guante y cree que es a Ud. a quien van dirigidas nuestras frases de descontento y amargura al ver ultrajada la dignidad de nuestro suelo? ¿Es que no recuerda haber dicho que Riobamba resultaba una ciudad imposible, y que se había puesto en condiciones de merecer leyes especiales como una jibaría? Es que no le viene a la memoria el dicho aquel de que Riobamba es un pueblo que vejeta idealmente en el último tercio del siglo XVII; es que ha olvidado que a Riobamba la ha llamado la ciudad terrible que parece añorar el gobierno del atroz

Montero?..... Pero dejemos ya esas majaderías, que como Ud. mismo bien lo dice, no pasan de ser más que bromas pesadas y de mal gusto.

“Lo que ocurre es que en estos últimos tiempos ha habido muchos escándalos en aquella ciudad y aun crímenes cometidos por gente visible y principal—dice U. don Ernesto Mora—Pero díganos (y vaya esto no en defensa de los criminales y matones de aquí), ¿dónde desgraciadamente no se cometen crímenes por genta visible? Todos los días leemos crónicas en que se describen escenas de sangre, crímenes vergozosos, peculados infames cometidos en ciudades principales, no sólo de nuestro país sino del mundo entero. ¡Oh! las debilidades de la triste humanidad!

“Y se ha creído que la agria censura de ellos (de los criminales) recaía sobre su sociedad honorabilísima, sobre su buen pueblo a quienes precisamente exculpaba y defendía al execrar y condenar a los opresores malvados y delinquentes—añade nuestro defensor de la moral pública—Y ante esa franca y leal declaración, no podemos menos que manifestarle que estamos en un solo corazón con Ud. ¿Cuántas veces hablando con nuestros compañeros, hemos tenido ocasión de aplaudir de veras su justísima censura contra los criminales y los hipócritas que nos rodean? No lo sabremos decir. Pues precisamente para combatirlos, para intentar el desaparecimiento de ciertas costumbres que no se avienen con el espíritu democrático del siglo, para velar por el triunfo de la verdad y de la justicia, para fustigar a las malas autoridades y desenmascarar a ciertos discípulos en teoría de las doctrinas de Cristo, para ello es que deseamos aunar nuestra labor con la valiente prensa liberal de la República.....

Dice también que los riobambeños queremos que imprescindiblemente dure el viaje de Guayaquil dos días. No discutimos los derechos nacionales para hacer ese viaje en un solo día, lo que anhelandos es que el tren pase por esta ciudad

fundándonos en muchas razones. Llenada esta condición, bien podría hacerse en menos tiempo, aquello sería un verdadero progreso y nosotros indudablemente tendríamos el placer de gozar en un sólo día las brisas del Pichincha o las auras del manso Guayas. ¿Qué más podríamos desear?.... .

## Excitación al Sr. Presidente de la República

(«Los Andes», diciembre 15 de 1916)

Del somero estudio del Decreto Legislativo de 6 de octubre de 1915 se desprende la ineludible obligación en que se halla el señor Presidente de la República de ordenar el inmediato cumplimiento de la ley.

Deber tanto más imperativo cuanto que el actual Mandatario de la Nación presidía el Senado cuando se discutió el proyecto que ahora es ley de la República. La primera autoridad del Poder Legislativo, de ese altísimo poder que formula leyes en vista de primordiales necesidades del país, es ahora la que debe dar cumplimiento a ese decreto.

La exaltación del señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno a la Magistratura Suprema de la Nación ha sido, pues, una feliz coincidencia del destino y un seguro presagio de que Riobamba conseguirá durante su ejercicio gubernativo la realización de una de nuestras más legítimas aspiraciones. Así lo esperamos.

Y el dinero ¿dónde?—dice "El Guante"—hablando de la ejecución de la obra que nos ocupa. Pues en el Decreto Legislativo están claramente asignadas las partidas correspondientes, por lo cual nos abstenemos de repetir las.

Ya con la debida oportunidad que exige, se ha pedido por el órgano respectivo al Ministerio de Hacienda las órdenes correspondientes para esa recaudación, y los señores colectores y administradores de Aduana siguen cobrando por su parte esas rentas.

Pero aún suponiendo que no existiese ese dinero, cosa que sería una arbitrariedad, una falta imperdonable de seriedad de quien lo hubiere dispuesto, el Art. 4º del Decreto Legislativo—dice:—“A efecto de la inmediata ejecución de la obra, autorizase al Ejecutivo para que contrate un empréstito hasta por la suma de 300.000 sucres o su equivalente en oro garantizándolo con las mencionadas rentas”.

Luego no falta, pues, sino buena voluntad de parte del señor Presidente de la República para que se dé comienzo a la obra, ya sea con el producto de los impuestos, que sería lo más natural, o ya por medio del empréstito, y estamos seguros que para conseguir una cantidad relativamente tan exigua no faltaría dónde hacerlo.

Y ningún ecuatoriano verdaderamente amante de su patria puede poner en duda que es más práctico construir 9 ó 10 kilómetros de ferrocarril en vez de los 30 que actualmente hay que recorrer entre San Juan Chico, Luisa y Riobamba, para que esta ciudad que ocupa lugar distinguido entre las demás del país goce también de los beneficios del ferrocarril directo; máxime cuando verificada la rectificación se podrían establecer sin resistencia, sin perjuicios para nadie los trenes directos entre Quito y Guayaquil, con los cuales todos saldríamos ganando.

## Fondos para la rectificación

---

Como se ve, el asunto que más preocupaba en ese tiempo, en el campo de la discusión periodística local, era el de los fondos para la línea férrea de San Juan Chico a esta ciudad. Y nombrado el Colector especial de acuerdo con

la ley, era menester que este funcionario público despliegue suma actividad para hacer efectivo el cobro de las rentas destinadas a la obra.

Pero sucedió que el señor Ministro de Hacienda de entonces, so pretexto de arreglar el laberinto de Ariadna de la hacienda pública, creyó conveniente la supresión de las colectorías especiales, fundado según parece en el artículo 5º de las disposiciones generales del Presupuesto nacional, quedando incluida en ella nuestra colectoría especial. De una plumada el irreductible señor Borja—como así se dió en llamarle al señor Ministro—pretendía borrar un artículo terminante de la ley de 1915, con lo cual nuestras rentas quedaban en peligro de ingresar al tonel sin fondo del exhausto tesoro nacional.

Mas ese arbitrio económico del señor Ministro, a todas luces ilegal, no podía subsistir, y el señor Presidente de la República, doctor Alfredo Baquerizo Moreno que conocía a fondo el espíritu de la ley de 1915, no sólo estuvo de acuerdo con nuestro indiscutible derecho, sino que ordenó por medio del señor Ministro del Interior que se haga una minuciosa liquidación de los fondos que habían sido tomados en parte como préstamo para satisfacer premiosas necesidades del Estado. He aquí el documento pertinente: "Ministerio de lo Interior.—Quito, a 16 de abril de 1917.—Señor Gobernador de la Provincia del Chimborazo.—Sírvasse ordenar al señor Colector de los fondos para la rectificación de la línea férrea envíe a la brevedad posible una liquidación minuciosa acerca del estado de los fondos, para que este Ministerio pueda resolver lo conveniente en orden a los trabajos en que sea posible emprender de acuerdo con la cuantía de las recaudaciones que se hayan invertido.—Dios y Libertad.—José María Ayora.

El señor Julio Falconí, Colector especial, puso todos los medios para hacer práctica la orden impartida; pero ya sea por falta de una reglamentación adecuada, o ya por otras causas, lo cierto es que no llegó a efectuarse la tal liquidación, y lo único que se sacó en limpio de esas gestiones fue que el señor David Betancourt, Tesorero Fiscal de la Pro-

vincia, en guarda de su honradez había depositado en uno de los Bancos de Guayaquil una cantidad, y que el resto de los valores por cobrar, cuya suma ascendía a 84.000 sucres más o menos se la entregó en varias ocasiones al señor Colector especial, con lo cual se vino en conocimiento que el monto existente no alcanzaba a cubrir las necesidades de la rectificación, y que era necesario arbitrar otros fondos para tan plausible objeto.

## El gran meeting

popular de 1917

~~~~~

La prensa local en su empeño de exigir de los poderes públicos el cumplimiento de la ley, y por cuanto la tenaz campaña emprendida para establecer los trenes directos entre Quito y Guayaquil prescindiendo de Riobamba era cada día más intensa y apasionada, creyó conveniente provocar una acción conjunta de todas las clases sociales, para lo cual, de acuerdo con el Comité Patriótico del Chimborazo, convocó al pueblo de Riobamba a un comicio público que debía reunirse en el salón del I. Ayuntamiento el 14 de junio de 1917.

Naturalmente la sociedad riobambeña correspondió con patriotismo recomendable a este llamamiento, y reunido en efecto el comicio popular, entre otras cosas resolvió: aumentar el número de vocales de la Junta Patriótica, organizar un gran meeting en pleno día, pues ajeno a la idea de subvertir el orden público sólo se limitaría a pedir en ordenada pero imponente manifestación el cumplimiento de una obligación, y comisionó: al señor Dr. Alfredo Monge para que hiciera la entrega de las conclusiones del meeting al señor

Gobernador de la Provincia a fin de que las trasmitiese al S. Gobierno; al malogrado doctor Juan A. Vela Ch. para que hiciese uso de la palabra en representación de la juventud, y al señor Carlos Molina R. a nombre de la clase obrera del Chimborazo.

No hay para qué decir que la gran manifestación popular tuvo lugar dentro del marco de la mayor corrección y cultura, hasta el punto de que hondamente impresionado de esa actitud el señor Jefe de Zona, General Almeida Suárez, espontáneamente proporcionó una de las bandas del ejército, la que se puso a la cabeza del desfile. Más de 6.000 manifestantes de esta ciudad y de los pueblos aledaños recorrieron las calles de la población en actitud solemne y pacífica precedidos de la insignia nacional llevada por el ciudadano señor Ricardo Borja L. y, cuya guarda de honor la compusieron el Comité Patriótico y los representantes de las sociedades locales. Los oradores se colocaron a la altura de su deber y de la noble causa que defendían, y el señor Nicolás Vélez, Presidente del Concejo, hizo también uso de la palabra a nombre del I. Ayuntamiento mereciendo nutridos aplausos.

He aquí las conclusiones del gran meeting:

1^a—Los habitantes de la provincia del Chimborazo solicitan que el señor Ministro del Ramo pida al Tribunal de Cuentas la liquidación de las cantidades cobradas, de conformidad con el Decreto Legislativo, sancionado el 2 de Octubre de 1915, sobre rectificación de la línea férrea de San Juan Chico a Riobamba.

2^a—Que el Poder Ejecutivo, por respeto a la Majestad de la Ley, y como prenda de honradez administrativa y de moralidad pública, se sirva devolver la cantidad que de dichos fondos ha sido invertida por el Gobierno en otros servicios administrativos.

3^a—Que, devuelta la mencionada cantidad, el Poder Ejecutivo contrate con la "Guayaquil and Quito Railway Co." la inmediata construcción de la línea férrea de que habla el Decreto Legislativo sancionado el 2 de Octubre de 1915, ya que los Poderes Públicos están obligados a mirar

por el porvenir de los pueblos, garantizando sus derechos y protegiendo sus justas aspiraciones de progreso, lo cual sirvió de fundamento al mencionado Decreto.

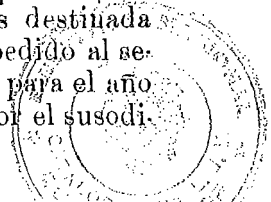
Riobamba, 17 de Junio de 1917

EL DIRECTORIO PATRIÓTICO DEL CHIMBORAZO:—El Presidente,—*Pacífico Villagómez*.—El Vicepresidente,—*Del-fin B. Treviño*.

VOCALES:—Alfredo Monge, Ramón Puyol, Vicente A. Costales, Carlos Arturo León, Luis Ricardo Gallegos, Alberto Larrea Ch., Félix Flor M., Miguel Costales S., Leandro Bravo, Juan Merino.

El Tesorero, —*Miguel A. Merino*.—El Secretario,—*I. M. Dávalos V.*

Al recibir estas conclusiones el Gobernador de la Provincia señor Ricardo Dávalos pronunció un conceptuoso discurso en el que ofrecía a los chimboracenses secundar, como riobambeño, sus deseos; días después los I. I. Concejos de Riobamba, Guano, Alausí y Colta se adhieron a las conclusiones; el señor Presidente de la República dirigió un telegrama particular congratulándose de que se haya verificado la manifestación en forma culta y con una organización democrática en la que se pedía de manera adecuada y responsable un justo derecho, y por último el S. Gobierno, se se apresuró a contestar al Comité en los siguientes términos: "El Gobierno ha visto con satisfacción el entusiasmo de la Provincia del Chimborazo para conseguir el cumplimiento de sus aspiraciones. . . . Muy sensible ha sido al Gobierno no poder ordenar el pago de lo que estuviere adeudando de años anteriores a esa obra por las muy desfavorables condiciones económicas del erario público notorias a todo el país, a lo que se agrega respecto al año actual que tampoco hay en el Presupuesto vigente partida alguna de egresos destinada a esa obra. . . . Este Ministerio por su parte ha pedido al señor Ministro de Hacienda que en el presupuesto para el año entrante se haga figurar los fondos destinados por el susodi-



cho decreto legislativo a la obra que se trata y está listo a gestionar de nuevo con la Compañía del Ferrocarril.... Voy a solicitar del Tribunal de Cuentas por órgano del Ministerio de Hacienda la liquidación a que Ud. se refiere en el telegrama que contesto. Ratifico.—Ministro de Obras Públicas”.

Gentil rasgo de “El Comercio” de Quito



Más de una vez la prensa riobambeña había tenido serias disensiones con el prestigioso decano de la prensa capitalina “El Comercio”, acerca del palpitante asunto de los trenes directos. Colocados en distintos puntos de vista era natural que el problema apareciese rodeado de diversos caracteres, y en el calor de la discusión hasta llegamos a brindarnos con epítetos nada almibarados, sin salirnos desde luego del marco de la buena educación y cultura.

En estas andábamos, cuando algunos miembros de la redacción de “Los Andes” hubieron de trasladarse a la Capital, y nada más justo y puesto en razón que los periodistas riobambeños buscaran un acercamiento con sus colegas de Quito, tendiente a unificar el criterio acerca de tan importante asunto.

La ocasión no tardó en presentarse, y tras animada y cariñosa charla entablada en los salones del decano, en la que cada cual expuso las razones que había tenido para defender sus derechos, se llegó a la conclusión de establecer una completa solidaridad en la defensa de los intereses nacionales. Y desde entonces el gran diario fue nuestro más entusiasta aliado.

Al día siguiente, uno de los más distinguidos redactores de "El Comercio nos regaló con el siguiente artículo que obligó nuestra más profunda gratitud: "Alguna ocasión hemos de consignar en las columnas de este diario algo que significa solidaridad periodística, unificación de esfuerzos en la terrible *struggle for life*, aunque ello poco interesará a nuestros lectores.—En este vivac de la existencia, en que la época ha dotado a la humanidad de las armas arteras del egoísmo, un paréntesis a este extraño modo de ser, claro, resulta ameno y nos hace olvidar toda aquella monotonía cotidiana en que la rutina va alejándonos de la compenetración de los grandes ideales.—Un núcleo de jóvenes, todos, ellos sin más ideal que el engrandecimiento de la patria, sin más contingente que su buen talento puesto al servicio del bienestar general, y que, como nosotros, labora en el arduo estadio de la prensa, hállese transitoriamente en esta Capital. Laborar para el público bajo esta égida grandiosa compenetrar ideas, cambiar opiniones, unificar propósitos y, máxime estrechar vínculos de amistad y afecto en un ambiente de sinceridad es algo a que debemos encaminar nuestros esfuerzos, especialmente en los actuales momentos en que la egolatría es la finalidad suprema de cuantos militan en las clases directoras de las multitudes.—Aquí, donde un amplio criterio de solidaridad es planta exótica, cualesquiera de estas manifestaciones debe revestir trascendental importancia porque, ello constituye la iniciación, para un devenir no lejano de la unión de la prensa ecuatoriana en un abrazo generoso. . . . Mañana vuelven a sus lares los señores doctor Flor, Falcofi y Benítez, y esos buenos amigos, redactores de "Los Andes", no dudamos llevarán de este ambiente de serena cordialidad que abraza la prensa capitalina para laborar con ellos por que el deseo de los riobambenos sea una halagadora realidad; pues no desconocemos que indudablemente de rectificarse la línea del ferrocarril del Sur habremos economizado tiempo y ahorrado en consecuencia una buena porción de la vía; sin que ello obste a que mientras se consumen estos justos propósitos, las demás poblaciones interioranas puedan comunicarse directa y rá-

pidamente entre la metrópoli del comercio, Guayaquil, y la de administración pública, Quito.— Por lo demás, en aras de esta misma fraternidad periodística, echamos al olvido las chinitas que, de vez en cuando, pueden haber caído sobre el tejado de nuestras tiendas, para fomentar de hoy en adelante, el acercamiento, la compenetración de todos cuantos se han alistado en la arenra periodística. ¿No es ese?"

Divergencia de opiniones



Acogidas por el Supremo Gobierno las gestiones de la incansable colectividad riobambeña, y ya de nuestra parte la ilustrada y patriota prensa de la nación, no le fue difícil a la Representación del Chimborazo conseguir el que se haga constar en el Presupuesto para el ejercicio económico de 1918 la cantidad de 100.000 sucres para la obra.

Pero ya sea por un exagerado celo patriótico que predominaba en la mayoría; ya por lo excéptica que se había vuelto la sociedad bajo el imperio de los engaños y de las farsas; o ya finalmente por que en medio del fervor patriótico había acaso algún demonio agitador de conciencias, para llevar el agua al molino de sus ambiciones, lo cierto es que en los momentos precisos en que iniciaban con éxito sus labores nuestros Representantes; surgieron nuevas dificultades al rededor de esa partida de egresos presupuestuaria.

Los Comités patrióticos exigían una actitud más segura y eficaz de los poderes públicos e insinuaban a los legisladores que interpelasen a los Ministros de Hacienda y Obras Públicas; la Primera Autoridad provincial trató en vano de desautorizar la valiente actitud de "Los Andes" y "El Derecho"; "El Observador" abogaba por la reforma del Decreto Legislativo de 1915, y "Los Andes" estuvo de acuerdo con los Representantes y comentó favorablemente sus ges-

tiones en orden a la rectificación de la línea férrea: fue aquello una verdadera explosión de sentimientos y opiniones encontrados, puestos al servicio de una causa común.

Y en este estado de cosas el señor Coronel Araujo, Senador de la República, dirigió el oficio que copiamos.— Señor Presidente del Comité de Jóvenes.—“El tono amenazante empleado a diario ha rematado la antipatía general por la causa de Riobamba. Me declaro, pues, vencido. Ese pueblo puede justamente negarme su representación y aun eliminarme de su seno como a un miembro inútil. Sin embargo, como el Presupuesto ha sido aprobado ya en segunda discusión, al darse la tercera pediré se elimine la parte asignada, de conformidad con los deseos de tan patrióticos Comités”.—Angel Araujo.—Al cual oficio el señor Presidente de dicho Comité contestó en los siguientes términos: “Comité deplora no hayan sido comprendidas sus gestiones, su ataque injustificado, infundado; mayor mesura, moderación no ha podido exigírsele ni en periódico ni en labores. Comprende gravedad situación, no pretende presionar Udes. sino colaborar. Excita su patriotismo no se dé por vencido antes de haber trabajado. Deseos Comités no limitanse supresión partida: ven otros medios conseguir fin. Suplícole estudie detenidamente comunicaciones junta mixta; ellas no pueden motivar subido despecho. Ruégole retire incalificable telegrama”. Presidente.—José María Falconí.

Y he ahí que un inofensivo arbitrio económico de nuestros legisladores, se convirtió en caballo de batalla para un estéril conflicto de opiniones que a nada conducía.

Para nosotros aquello sólo era el principio de una labor honrada que en nada se oponía a que se arbitren con tino y cordura otras medidas tendientes a la consecución del mismo fin.

¡Cosas de yanquis!

—¿Conque no acepta usted, señor Norton, las cláusulas del Supremo Gobierno para celebrar el contrato de rectificación de la línea férrea?—le dijo uno de los Representantes del Chimborazo en la oficina del alto empleado del Ferrocarril del Sur.

—No tengo autorización de la Junta de Directores de Nueva York ni de los tenedores de bonos del ferrocarril —le replicó el Mr.

—Pero, mire usted, que se trata de dar cumplimiento a una ley de la República; de la ejecución de una obra importante a la que se halla vinculada la palabra de honor del señor Presidente de la Nación.

—Ya me he dirigido al señor Ministro de Obras Públicas por medio de un oficio en el que le expongo las razones en que me fundo para negarme a suscribir el contrato.

—Le hablamos, señor, en nombre de nuestra ciudad natal, en nombre de su progreso, de su porvenir.....

—El Gobierno no cuenta con los fondos suficientes, y los intereses de la Compañía no pueden sufrir menoscabo.

Y al día siguiente, de esta entrevista de los Honorables J. Alberto Donoso, Coronel Angel Araujo y Leonardo Dávalos con el Presidente de la Compañía del Ferrocarril, este último debía partir para los Estados Unidos. Supónganse ustedes, ¿cuáles no serían los apuros de nuestros Representantes?..... Pues de no arreglarse definitivamente el asunto, la celebración de la escritura de contrato habría quedado postergada para las kalendas griegas. Y ¡ay! de nuestros legisladores si no hubieran acertado a cumplir su comisión a maravilla.....

Pero, *intellectus apretatus discurrit*. Y el H. Donoso no es hombre a quien le faltan recursos oratorios para convencer al mismísimo lucero del alba. Así, pues, ya casi al salir de

la habitación del señor Norton donde tuvo lugar la charla que hemos insertado, le espetó un larguísimo y sentimental *speech* de cuyo contenido extractamos los siguientes conceptos:

—Siento en el alma, amigo Norton, le dije, que no haya sido posible llegar a ningún acuerdo satisfactorio entre nosotros; y siento más todavía por usted con quien me ligan vínculos de una amistad franca y sincera desde que en buena hora fijé mi residencia temporal con mi familia en el pintoresco pueblo de Huigra; porque no sería difícil, señor, que los patriotas riobambeños heridos en lo más vivo de sus justas aspiraciones se vieran en el caso de imponerse por la fuerza, y cometan algún acto de violencia de funestos resultados para la Compañía, de los cuales usted, sí señor, usted, sería el único responsable, por no haber atendido nuestra justa petición.

No fue dado en falso el golpe. Ni la mano de Firpo le habría dado mejor. ¡Y quién sabe qué fenómeno psicológico se operó en la intrincada selva neuronal de su cerebro! Pero ello fue que Norton, tras un momento de meditación hubo de contestar: “Que por deferencia a los amables Representantes del Chimborazo y en especial al señor Donoso con quien le ligaba anterior amistad aceptaba la forma indicada, pero siempre que el Gobierno, por su parte, aceptase las bases que iba a formular”.

En otros países el asunto se habría resuelto indudablemente de otro modo. Los Gobiernos se imponen a las sociedades o compañías particulares procedan de donde procedieran. Pero son tales nuestras condiciones económicas y políticas, que aún con la ley en la mano todavía tenemos que implorar un bien que nos corresponde. ¡Extraña situación que da la medida de nuestra idiosincracia, de nuestro especial modo de ser!

No fue, pues, la majestad de la ley, ni la evocación de la patria chica, ni el nombre del señor Presidente de la República lo que le movió al señor Norton a tomar una resolución favorable a nuestros intereses.

¿Fue una de las causas pequeñas originarias de las cosas grandes? ¿Influyó acaso en el ánimo del señor Norton la amenaza del simpático y listo diputado Denoso? No fue precisamente aquello, si nos atenemos a su declaración, sino sencillamente un acto de especial deferencia..... ¡Cosas de yanquis!

Y sea de ello lo que fuese, no hay duda que el resultado de la entrevista fue un exitazo de aquellos que no se borran tan fácilmente de la memoria.

El contrato Ayora-Norton

No cayeron en saco roto las labores de la Representación del Chimborazo. Y así, tras los últimos toques del señor Presidente de la República y del Presidente de la Compañía del Ferrocarril con el concurso del abogado de la Compañía, señor doctor Alejandro Romo Leroux, a las bases de la minuta, el señor doctor Ayora, Ministro de Obras Públicas transmitió al escribano señor don Luis Paredes Rúbianes, en la misma fecha en que tuvo lugar el incidente del artículo anterior, el acuerdo Presidencial en que se le autorizaba que celebre con el señor E. H. Norton el contrato relativo a la construcción de la línea férrea de San Juan Chico a Riobamba:

Las bases para la celebración de la escritura, presentadas por el Ejecutivo, estaban naturalmente calcadas en la ley de 1915; el valor de la obra constaría del respectivo presupuesto que debía presentar la Compañía hasta el 30 de noviembre de 1917; se asignaba la cantidad de cien mil sucses pagaderos por trimestres adelantados a la obra que debía estar terminada dentro del plazo de cinco años a contar del 1° de enero de 1918, y, tan luego como se concluya la construcción de la nueva línea la Compañía quedaba

obligada a la supresión y consiguiente abandono de la línea San Juan Chico-Luisa, etc., etc. La Compañía por su parte insistió en que no tenía pendiente para con el Gobierno ninguna obligación respecto de la línea indicada, puesto que todos esos puntos quedaron terminados con la Transacción de 1908; convinieron en que la gradiente no excedería del 5 por ciento; no admitían plazo fijo para la terminación de la obra; y en cuanto al abandono de la línea existente no se comprometía de un modo absoluto; pero sí podría obligarse a solicitar del Fideicomisario la orden correspondiente para el efecto. “Por lo demás—decía el señor Norton en su oficio—la Compañía no tendrá inconveniente para contribuir por su parte a realizar las patrióticas propuestas de los habitantes de Riobamba y de sus dignos Representantes en el Congreso, cual es la construcción de la nueva línea”.

Indudablemente había varias lagunas en el referido contrato ferroviario, por ejemplo, la falta del señalamiento de la fecha en que debía comenzarse la obra, el plazo dentro del cual se la entregaría, la escasez de fondos señalados, etc., etc., y en esto se hizo hincapié para infundir nuevas sospechas de que acaso no se llevaría a la práctica la obra. Pero el señor Ministro doctor Ayora se apresuró a contestar al respecto que: “No hay motivo para desconfiar de la seriedad y el patriotismo con que procede el Gobierno, en el importante asunto de que se trata y que habiendo empeñado su palabra en el sentido demasiado expreso de proceder a la ejecución de la obra agotando todos los medios y facilidades que le dé el Poder Legislativo, esa palabra será leal y estrictamente cumplida, con la misma religiosidad con que el Gobierno viene cumpliendo desde hace más de un año, todos sus deberes y todos sus compromisos para con las demás secciones de la República”.

Por otra parte la labor irreflexiva del corresponsal de “El Comercio” residente en esta ciudad, relativa a estos asuntos dió asidero para que, algunos miembros de la colonia riobambeña que a la sazón se encontraban en la Capital dirigiesen a “El Derecho” de esta ciudad una protesta en la que expresaban “la profunda indignación que en ellos

había producido la inconsulta, por decir lo menos, correspondencia de esta ciudad a “El Comercio” de Quito en la que el citado corresponsal emitía apreciaciones ilógicas y apasionadas acerca del contrato de rectificación” e insertaron una nota editorial de “El Día” llena de improperios y pullas contra Riobamba y los nobles riobambeños. Esa protesta fue suscrita por los señores doctores Víctor M. Granizo, Alberto Larrea, Antonino Sáenz, don Carlos A. Zambrano y otros riobambeños.

Bien comprendemos que pudo haber sido contraproducente la labor del corresponsal aludido; pero como es sabido, la opinión de los corresponsales no representa en la mayoría de las ocasiones sino el sentir de un individuo, en contra muchas veces de la opinión general, como así lo comprobó en seguida, en este caso, una adhesión de muchos caballeros riobambeños a los Representantes del Chimborazo; y no había, por consiguiente, motivo de ofender a la culta sociedad riobambeña.

Felizmente esto pasó con la inconsistencia de los hechos baladíos, fue llevado por el tiempo que todo lo borra, y quedó el contrato de rectificación de la línea como la expresión del anhelo del Supremo Gobierno por satisfacer nuestras justas aspiraciones y como una prueba fehaciente de la tesonera labor de nuestros legisladores, señores C. Larrea Donoso y Coronel Angel F. Araujo, senadores; y José Alberto Donoso C., Angel Sáenz, Leonardo Dávalos y Genaro Ricaurte, diputados por esta provincia.

La inspección de la línea



Celebrado el contrato de rectificación, y asegurada una parte de los fondos para la obra, el entusiasmo de los riobambeños no se dió punto de reposo y decidió ir al terreno de la práctica.

El señor Presidente de la República por su parte, interesado como el que más en cumplir su ofrecimiento, ordenó al Representante de la Compañía del Ferrocarril que proceda a los trabajos en el menor tiempo posible, y, sin perjuicio de esa orden, por si a la Compañía no le hubiere sido posible cumplirla inmediatamente, llamó al competentísimo Ingeniero señor Brown, — que prestaba sus servicios en el Ferrocarril Sibambe-Cuenca—, para que haga los estudios preliminares sobre el terreno, facilitándole todo lo necesario para el efecto.

Dos eran las vías que se podían aprovechar para el trazo de la línea; la ya estudiada por el Ingeniero Schunck que con pocas variantes fue la adoptada, y la que presentó el entusiasta Presbítero don Javier Bayas: tomando la línea principal desde Chanchahuán, seguía las dehesas de Gatazo hasta el río Chibunga, donde se colocaría un puente para empalmar con la línea actual.

Y para dar principio a sus trabajos el Ingeniero Brown invitó a la sociedad riobambeña a un viaje de inspección.

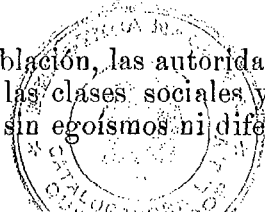
Por primera vez, después de tanto tiempo de vacilaciones, de dudas y de farsas se iba a hacer algo práctico en favor de nuestra obra redentora.

Nada más elocuente que transcribir aquí algunos párrafos en que "Los Andes" del 30 de noviembre de 1917 dió cuenta de tan memorable jornada cívica:

..... Mañana de sol, transparente y risueña, y en el dilatado azul apenas se ven algunas nubecillas que se esfuman formando caprichosas figuras: diríase que la naturaleza nos acompaña en nuestro justo regocijo.

Es la hora fijada para la marcha. Y desde los centros más poblados acuden a la Estación del Ferrocarril los numerosos invitados: quienes en briosos corceles y los demás en rápidos y elegantes automóviles.

Ahí se encuentran la *élite* de la población, las autoridades locales, los representantes de todas las clases sociales y de la Prensa local. Ahí se confunden sin egoísmos ni dife-



rencias todos los miembros de la sociedad riobambeña. Y cuando todo está dispuesto comienza el desfile por la amplia y bien trazada carretera de Cajabamba.

El sol dora las cimas del Cacha y del Lluctus que cierran el horizonte hacia el suroeste; los humildes campesinos suspenden, mientras dura nuestro paso, la epopeya del trabajo, y la alegre comitiva sigue charlando al paso regular de las cabalgaduras.

— Parece que en toda esta extensión no hace falta más que tender rieles—dice alguien, refiriéndose al trayecto comprendido entre Riobamba y Licán—y como no cabe duda acerca de este acerto todos convienen en ello.

Caminamos luego por la margen derecha del Chibunga, y pasado el puente de "El Cercado" y salvada la altura de "Gatacito", los de a caballo descienden para seguir otra vez el curso del río mientras los de los vehículos siguen la carretera de Cajabamba para tomar la de "García Moreno" hasta llegar al puente de San Juan Chico.

— Es una línea excepcionalmente fácil — dice Mr. Brown, que ha seguido con los de a caballo por la orilla del Chibunga—si por la naturaleza del terreno, por lo corto del trayecto y por las facilidades que indudablemente prestará para los trabajos.

Esta declaración inunda de alegría a los excursionistas; y después de un breve recorrido nuestros oídos perciben las alegres notas de las bandas de música de Cajabamba y Calpi que desde el puente de San Juan Chico nos envían, como aladas mensajeras, nuestros entusiastas conciudadanos que ya han llegado en sus rápidos vehículos, y donde han encontrado a las autoridades de Cajabamba, a los Párrocos de Colta, Licán y Calpi y a los entusiastas propietarios de las haciendas vecinas señores Filometor Vela y doctor Arturo Zambrano.

Del puente pasamos a la hacienda Huachalá donde el señor Gobernador de la Provincia nos lee un patriótico discurso, y luego nos trasladamos a una eglógica pradera donde a pleno sol y a todo aire nos dedicamos a un sabroso yantar preparado por el I. Ayuntamiento Riobambeño.

Y en gracia de la brevedad omitimos las finas atenciones de que fuimos objeto, al regreso, por parte del estimable caballero señor don Vicente Antonio Costales en "Sillahuán" y por parte del honorable patriota señor Angel Mancheno en su hermosa finca "La Armenia".

Solemne inauguración de los trabajos

~~~~~

"Vengo por acompañaros en los comienzos de esta obra de rectificación, comienzos que para vosotros significan hoy el triunfo alcanzado en largos años de espera, de angustias, retos y vacilaciones. Vuestra indómita perseverancia, vuestra fe firme y robusta han triunfado al cabo. Y quiero seros franco. Al venir a vosotros, con la alegría y la emoción del instante que pasa, siento en mi despertar también la natural tristeza de esta hora que vivimos, tan lenta por difícil tan negra por amenazante.

..... Levánte y yérguete ¡oh hija de los Andes!, ¡oh ciudad gallarda y altiva! que llegó el momento de tu esfuerzo y de tu gloria. Levántate, alégrate y mira en torno tuyo, como tus hijos se juntan, como acuden, como vuelan al reclamo cariñoso de tu voz; como tus hermanas todas te sonríen con orgullo, porque saben que ellas y tú, coronada de nieve y de fuego, formáis esta patria ecuatoriana, esta patria de energías y altiveces indomables....."

Con estas hermosas palabras de aplauso y felicitación a la heroica y floreciente cuna de Maldonado y de Velasco, el señor Presidente de la República inauguró los trabajos de la línea férrea.

Alma delicada de poeta y espíritu práctico a la vez, el señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno vió que nada había quedado, en definitiva, de tantas promesas incumplidas; comprobó una vez más que las palabras son vanas si no van acompañadas de la acción, y aprobado que fue el informe del Ingeniero J. A. Cleveland, perito nombrado por la Compañía del Ferrocarril, decidió trasladarse a esta ciudad como en noble cruzada de trabajo a alentar las fuerzas mio-génicas de la colectividad, a enaltecer el espíritu público riobambeño en su marcha triunfal hacia el progreso.

Con el señor Presidente de la República contribuyeron a dar mayor esplendor al acto los señores Ministro de Gobierno, doctor José M. Ayora; los Gobernadores de Pichincha, León y Tungurahua; el Secretario Privado de Su Excelencia, don Angel Meneses; algunos representantes de la Prensa de la Capital y de Latacunga; los Edecanes de Gobierno, Coronel Nicolás Santos y Mayor Arcos Díaz, y varios otros caballeros cuyos nombres se nos escapan.

La Junta Cooperadora de los trabajos dictó por su parte un acuerdo excitando el patriotismo de los riobambeños y de los pueblos todos de la Provincia para que acudan solícitos a iniciar los trabajos, y expidió un lucido programa para la recepción al señor Presidente de la República, el cual se cumplió con entusiasmo en todas sus partes.

Distinguidas damas, bellísimas flores del paradisiaco jardín riobambeño, caballeros notables, artesanos entusiastas, nuestra brillante juventud y una compacta muchedumbre de trabajadores, todos, acudieron a la solemne inauguración de los trabajos ferroviarios, la cual fue conmovedora y solemne al mismo tiempo: El señor Presidente echó la primera paletada de tierra, y siguiendo tan elocuente ejemplo los 8.000 trabajadores provistos de lucientes herramientas de acero iniciaron como un solo hombre las honradas y pacíficas faenas de la nueva línea de tráfico.

Después de esta ceremonia los invitados pasaron a una glorieta levantada a un lado del camino, donde tras el vibrante discurso del doctor Baquerizo, oímos la palabra fácil y elocuente del doctor Ayora, el discurso del señor Gober-

nador, Ricardo Dávalos pleno de emoción, una magnífica poesía del doctor Carlos Villalba, Párroco de Guano, y finalmente un conceptuoso discurso del señor doctor Carlos Muirragui, del cual copiamos los siguientes párrafos: "La rectificación de la línea férrea de San Juan Chico a Riobamba, dijo, no es ya la mera oferta, que el señor doctor Baquerizo nos hiciera sino la realización efectiva, que hoy comienza, y que vos ¡oh pueblo de fuertes y de altivos! llevaréis a término con el patriotismo que ha distinguido a los hijos del viejo Chimborazo..... Acepte el dignísimo Magistrado la gratitud que eternamente vivirá en el corazón de todo riobambeño..... Y tú ¡oh Riobamba! mirífica planicie en donde natura esparció todos sus primores; tú, que te vistes de oro cuando el sol quiebra sus rayos en la augusta sien del Chimborazo; tú, que por la noche asistes a la eucaristía de la luna; cuando se columpia entre los picachos de "El Altar"; tú, ¡oh tierra mía! luce tus mejores galas; pues ha llegado la hora en que te reconozcan como a señora del jardín andino".....

Inútil insistir en que los oradores fueron frenéticamente aplaudidos. Y terminados los discursos se inició un enorme desfile de trabajadores que daban vivas al Gobierno, al señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno, a la rectificación y a la Patria Ecuatoriana. Con lo que se dió por terminada tan significativa como memorable manifestación del civismo riobambeño.

## Construcción de la línea

Iniciados con tan buenos auspicios los terraplenes de la rectificación de la línea férrea, el contingente de brazos prestado por Riobamba y los pueblos vecinos fue considerable y digno del mayor encomio. Era un espectáculo verdaderamente edificante el que ofrecían todos los días hábiles



los grupos de esforzados patriotas colocados a lo largo de la línea; trabajando a impulsos del más ardiente entusiasmo y con el anhelo de contribuir al mejoramiento de su querida ciudad.

Al principio la dirección de la obra corrió a cargo del Ingeniero localizador señor C. Brown que dejó hondas huellas de su honradez y competencia y a quien le substituyó el Ingeniero señor A. Aguirre, el mismo que iba presentando mes por mes a la Primera Autoridad Provincial los informes del progreso de los trabajos ejecutados.— Como primer ayudante del Ingeniero señor Aguirre, y con asiduidad recomendable trabajó también el competente práctico riobambeno señor Pedro I. Borja.

Hasta Sillahuán el trabajo no ofreció mayores dificultades, y después de construirse algunas atarjeas y otras pequeñas obras de arte y de efectuar la gran curva que envuelve casi todo el pueblo de Licán la obra quedó terminada con suma facilidad. Pero de ahí para adelante fue preciso desarrollar mayores energías. La apertura de grandes cortes, el desarrollo de nuevas curvas, el levantamiento de sólidos muros de contención, los rellenos y los puentes, especialmente el que debía levantarse sobre el río San Juan, eran obras que demandaban mayores sumas de dinero que la asignada en el Presupuesto Nacional. Se hizo, pues, necesario que sin pérdida de tiempo se arbitrasen fondos para dar cima a nuestra empresa capital.

## Más fondos para la obra

---

En esta labor emprendió la Legislatura de 1919. Varias formas de contribución más o menos onerosas e inconvenientes se señalaron para conseguir los fondos que se necesitaban. Pero los Representantes del Chimborazo de acuerdo con el señor Presidente de la República creyeron conveniente que se incorporase al proyecto de Decreto

que sobre aumento de rentas para los ferrocarriles del Norte y del Sur cursaba en las Cámaras Legislativas, el aumento de fondos para nuestro ferrocarril. Y en este sentido trabajaron en el seno del Congreso con el más halagüeño resultado. Tras ligeras discusiones y modificaciones al proyecto primitivo se aprobaron por unanimidad los artículos siguientes del Decreto Legislativo sancionado el 18 de octubre de 1919.—Art. 2º El producto de estos recargos—varios centavos a los bultos que se importen por las Aduanas y Oficinas de Paquetes Postales de toda la República—, que se depositará en uno de los Bancos del País previa deducción de trescientos mil suces que se entregarán, de lo primeramente recaudado, al Colector de las rentas de la rectificación de la línea de San Juan Chico a Riobamba, se dividirá en cuatro partes, etc., etc. Art. 3º Los Coletores y Administradores de Aduana y los Interventores, jefes de Paquetes Postales, entregarán directa y quincenalmente esos fondos a los respectivos partícipes en la proporción indicada en el Artículo precedente.—Y en virtud de este decreto el Ejecutivo quedaba además facultado para contratar un empréstito para la ejecución de las mencionadas obras.

Así, pues, los fondos con que por lo pronto se podían contar para la obra se descomponían así:

|                                                                                                                                       |          |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------|
| Por cantidades devueltas por el Ejecutivo, y percibidas en virtud del Decreto Legislativo de 2 de octubre de 1915 (1) más o menos.... | \$       | 60.000  |
| Por Ley de Presupuesto Nacional Egresos N° 15 letra (e) desde 1918 a 1924 a \$ 40.000 anuales .....                                   | „        | 280.000 |
| Por Decreto Legislativo sancionado el 18 de octubre de 1919.....                                                                      | „        | 300.000 |
|                                                                                                                                       |          | <hr/>   |
|                                                                                                                                       | Total \$ | 640.000 |

(1) No hemos podido obtener una cuenta exacta de los ingresos y egresos de la Colecturía Especial de los fondos de la Rectificación hasta el 25 de agosto de 1921, por ausencia intempestiva del señor Nicolás Ante, antiguo Colector.

Asegurados en esa forma los fondos que faltaban para la obra, por los Legisladores del Chimborazo de 1919 señores doctor Miguel Angel Montalvo y Antonio Betancourt, senadores, y señores doctor Pacífico Villagómez, doctor Antonino Sáenz, doctor Alberto Larrea Ch. y doctor Félix Flor M., diputados, los trabajos se continuaron sin dificultad. Y el 4 de octubre de 1920 se terminaron los terraplenes e inmediatamente se cancelaron los nombramientos de todos los empleados, no dejando más que el número de trabajadores suficiente para la conservación y reparación de ellos.

## Desfalco de 40.000 sucres



Un hecho inesperado, increíble vino a ser como la mancha negra puesta en la gloriosa página de la constancia y de los esfuerzos de los riobambeños. Fue el desfalco escandaloso de más de 40.000 sucres de los fondos sagrados de la rectificación, perpetrado por una persona extraña a nuestra sociedad.

Parece que desde que en mala hora se confió la Colec-turía Especial al señor Nicolás Ante, a petición del Ingenie-ro señor A. Aguirre, ya estuvieron en peligro esos fondos. Pues la fianza personal otorgada por la familia Chiriboga V., a fin de que el señor Ante tomase posesión de su cargo, es opinión corriente, que no fue la más adecuada para ase-gurar los fondos que se le confiaba. No porque se dudase de la honorabilidad de aquella familia sino porque reca-yendo la fianza sobre acciones y derechos que poseen en la sucesión del señor Chiriboga se daba margen para que se empleen irritantes tinterilladas a efecto de burlar la acción de la justicia.

Cosa que efectivamente parece que ocurrió. Extraña verdaderamente que las autoridades encargadas de velar por la seguridad de esas rentas no se hayan fijado en ese particular que sin duda alguna fue el punto de partida del abismo de ignominia en que se hundió fatalmente el autor del desfalco, tras un ligero tiempo de disipación y de tremendas vacilaciones.

No es la infausta personalidad del señor Ante la que nos mueve a consignar el hecho, lo hacemos guiados por un espíritu de moralidad, para que en adelante no se confíen cargos de responsabilidad sino a personas cuyo prestigio esté respaldado por sus buenos antecedentes y que sean de reconocida honradez.

Cometido el desfalco el ex-colector desapareció como por encanto, y cuando se quiso hacer efectiva la responsabilidad de la fianza constituida, no se obtuvo ningún resultado satisfactorio. Pues cuando el Juez de la causa dictó auto de embargo sobre los bienes de la familia Chiriboga V., el título de adjudicación de una casa a uno de los herederos se inscribió sin dificultad alguna en esta ciudad, no así los de los demás predios situados en los Cantones de Colta y de Guaranda, donde mejor que en Riobamba respondieron, con actitud recomendable, a los requerimientos del patriotismo.

En definitiva todo quedó en la impunidad, sin más sanción que la moral, y sin más consecuencia para el autor que los remordimientos de conciencia con que se atormentan los delinquentes y sus cómplices.

## Oportunas reclamaciones

---

Muchas dificultades se presentaron para enrielar la línea rectificada, y un lapso de tiempo de más de dos años permaneció abandonada a sí misma, sin más cuidados que los indispensables para su conservación.

Por otra parte las gestiones del Gobierno tendientes a esa labor no dieron resultados apreciables. La angustiosa situación económica nacional y el alza de los cambios, y, sobre todo, la falta de pago puntual de las cantidades asignadas por leyes especiales a la obra fueron las causas de ese retardo.

En tal virtud, la Junta de Legisladores del Chimborazo y de Bolívar residentes en esta ciudad y compuesta de los senadores señores don Ricardo Dávalos y David Betancourt por el Chimborazo; y J. Alberto Donoso y doctor Benjamín Terán por Bolívar, y de los diputados señores doctor Luis E. Vela, Pedro Dávalos, Luis Falconí y Manuel Benítez dirigieron al señor Ministro de Hacienda un oficio en el que le pedían que se digne decretar la orden de pago de la asignación presupuestaria; que insinúe al señor Tesorero del Guayas el depósito en uno de los Bancos de ese Puerto de las cantidades que en concepto de los recargos que establece el Decreto Legislativo de 18 de octubre de 1919 correspondían a la rectificación, y especialmente en el que le reclamaban la cantidad de 150.000 sucres que debía percibir dicha obra como partícipe del estauco de aguardientes.

A ese telegrama colectivo el señor Ministro contestó en sentido favorable por lo que respecta a las dos primeras peticiones, y en cuanto a los 150.000 sucres opinó por que la rectificación no era partícipe del estanco toda vez que el Art. 21 de la Ley de la materia no reconocía como tales sino a las obras públicas, ferrocarriles, etc., que están comprendidas en la Ley de Aguardientes de 1919, cuyas disposiciones permanecían en vigor, hasta el 30 de julio de ese año, la misma que en su último artículo declaraba derogados sin restricción alguna todos los decretos y leyes generales y especiales que se referían al ramo de aguardientes.

Naturalmente esa exposición del citado señor Ministro no pasaba de ser más que una opinión particular suya y en manera alguna podía tenerse como una resolución jurídica obligatoria. Así lo probó el diario "Los Andes" y eso mismo

lo demostraron magistralmente dos eminencias de nuestro foro, los señores doctores José M. Banderas y Pacífico Villagómez.

Con esa labor quedó, pues, en vigencia el derecho de la Rectificación como partícipe del Estanco, y de esa manera se aumentó al acervo de fondos para llevar a cima nuestro justísimo empeño, los 150.000 sucres que se reclamaron, A esta cantidad hay que añadir 18 000 sucres; valor de la transacción con los deudos del Coronel señor Ricardo Gallegos, que la acuciosidad del señor Gobernador Vela y el entusiasmo práctico del Secretario de la Gobernación señor Francisco Guerrero,—quien en los ocho años que ha desempeñado ese cargo no ha dejado de interesarse asiduamente por la rectificación—, hicieron que el Supremo Gobierno ceda en favor de la línea directa.

El total de los fondos para la rectificación, deducida del destalco ascendía, pues, a la siguiente suma:

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| Cantidad anterior .....            | \$ 640.000 |
| Por reclamaciones posteriores..... | „ 168.000  |

Total \$ 808.000

---

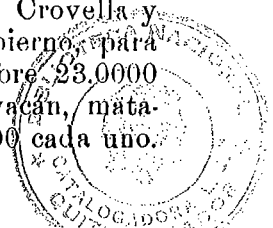
---

## Ultimos contratos

~~~~~

Al Gobierno del señor doctor don J. Luis Tamayo le debemos los últimos contratos para la definitiva realización de nuestro empeño.

En 24 de mayo de 1921 se celebró la escritura de fianza hipotecaria otorgada por los señores Félix Crovella y Santiago Medeghini a favor del Supremo Gobierno, para responder por los resultados de un contrato sobre 23.000 durmientes de madera de buena calidad (guayacán, mata-sarna, guachapelí) de 1,98 x 0,20 x 0,15, a \$ 3,00 cada uno.



Este contrato lo suscribió el señor Gobernador de la Provincia señor doctor don Pacífico Villagómez por autorización del señor Ministro de lo Interior General don Delfín B. Treviño.

El 28 de octubre de 1922 los señores Hermann Moller, de nacionalidad alemana, a nombre y en representación de la Sociedad Moller y Cía. y el señor Ministro de lo Interior General don Delfín Treviño en representación del Supremo Gobierno convinieron en suscribir un contrato mediante el cual los primeros se comprometen a proporcionar al Gobierno la cantidad de rieles y más materiales necesarios a la rectificación de la línea férrea.

Esos materiales consistían en 750 toneladas métricas de rieles del tipo A. S. C. F. (American Society of civil Engineer) de veintisiete, veintiocho kilogramos de peso por metro lineal (cincuenta y cinco libras por yarda), etc. Dos mil novecientos pares de eclisas de seiscientos diez milímetros de largo con cuatro agujeros y un peso total de treinta y seis mil novecientos noventa kilogramos. Dos mil cien pernos con las respectivas tuercas de diez y nueve por ochenta y seis milímetros y un peso total de tres mil novecientos noventa y tres kilogramos. Noventa y cinco mil clavos de 140 x 14 y tres milímetros, etc., etc.

Siendo el valor, tanto de los rieles como de los demás materiales anteriormente detallados el de £ 9-5 chelines por tonelada de 1.000 kilos.

Y el 4 de diciembre de 1923 se celebró el contrato entre el señor Ministro de lo Interior señor doctor Francisco Ocho Ortiz a nombre del Supremo Gobierno y el señor W. C. Simmons para la terminación de las obras que faltaban para la rectificación de la línea férrea.—Y por ellos el Gobierno pagó al señor Simmons la cantidad de 190.000 sucres.

En mérito a la verdad debemos dejar constancia de que Mr. Dobbie, se interesó mucho en nuestro favor e intervino decididamente para que se llevar a cabo esos trabajos.

Todos estos contratos se cumplieron sin mayores dificultades por las partes, excepto el de los señores Crovella y Cía. por muerte del socio Medeghini, por lo cual se con-

trató con el señor Carlos Ribadeneira la provisión del resto de durmientes con un recargo de 50 centavos en cada durmiente. No sin que se le siga el juicio correspondiente al señor Crovella por la demora en cumplir su compromiso.

Costo de la obra

Según cuenta especial del señor Marco A. Merino S. Colector de la Rectificación del Ferrocarril de San Juan Chico a Riobamba, llevada con suma escrupulosidad y recomendable honradez desde el 25 de agosto de 1921 hasta el 5 de abril de 1924, los gastos parciales de dicha obra en ese tiempo ascienden a lo siguiente:

1921			
Por sueldos	\$	1.026,12	
„ jornales.....		1.288,00	
„ materiales y fletes.....		14.220,69	
„ pensiones e imprevistos...		54,50	\$ 16.589,31
1922			
Por sueldos.....	\$	3.260,93	
„ jornales.....		992,00	
„ materiales y fletes.....		36.267,86	
„ pensiones e imprevistos...		462,70	\$ 40.983,49
1923			
Por sueldos.....	\$	3.182,90	
„ jornales....		1.924,60	
„ materiales y fletes.....		192.059,94	
„ pensiones e imprevistos...		713,47	\$ 197.880,91
1924			
Por sueldos.....	\$	690,00	
„ jornales.....		3.245,00	
„ materiales y fletes.....		4.020,55	
„ pensiones e imprevistos...		2.081,80	\$ 7.116,85
Por obras contratadas con Mr. Simmons			\$ 70.000,00
Total....	\$		332.570,56

Y los gastos generales, según el Informe que el Ministro de Gobierno señor doctor Francisco Ochoa Ortiz, presentó a la nación, en este año, se descomponen así:

Pago de sueldos y jornales desde Marzo de 1917 hasta Mayo de 1920.....	\$ 67.164,69
Materiales y herramientas.....	36.968,64
Compra de rieles y accesorios a Moller y Compañía.....	133.423,65
Compra de durmientes.....	74.957,00
Fletes y transportes.....	49.641,66
Pago de sueldos desde Junio de 1920 hasta Mayo de 1924.....	15.845,66
Pago de jornales desde Junio de 1920 hasta Mayo de 1924.....	17.325,10
Varios gastos.....	1.958,68
Pago al Ingeniero Simmons, contratista de la rectificación de la línea.....	190.000,00
	<hr/>
	Suma \$ 587.385,08
	<hr/> <hr/>

Postergación de las fiestas

~~~~~

Poco antes de que se termine la enrioladura de nuestra obra redentora, la prensa local llamó la atención del pueblo y de las Autoridades del lugar acerca de la conveniencia de celebrar dignamente el triunfo definitivo de Riobamba.

Y nada más oportuna que esta patriótica indicación. Era natural que tras un bregar de tantos años por alcanzar el inestimable bien del tráfico directo sin cortapisas ni dilaciones, se pensase en exteriorizar con algo que esté en ar-

monía con nuestra cultura cívica los hondos sentimientos de justo regocijo de que se hallaba llena la entusiasta sociedad del Chimborazo.

Con tal objeto las autoridades locales dirigieron en mayo de este año una atenta circular en la que invitaban a una reunión que debía tener lugar en el salón máximo del I. Ayuntamiento.

Dado el carácter de la invitación era de suponerse que a ese llamamiento acudiría un buen número de ciudadanos. Pero no sucedió así. Porque aleccionado el pueblo riobambeno con el recuerdo de los infaustos acontecimientos de 1905, en que asimismo se pretendió celebrar el mísero ramal que tanto hemos combatido, no quiso ni en esta vez prestar el contingente de entusiasmo cívico, mientras conforme a la Ley, no se levantasen los rieles de la sección San Juan Chico-Luisa.

Así, pues, ya sea por esta causa o porque los encargados del poder seccional gustaban de encerrarse dentro del círculo de sus relacionados, lo cierto fue que, de esa reunión resultó un Comité casi exclusivamente oficial. Pero al menos se tuvo el acierto de nombrar miembros honorarios de dicho círculo a los señores Presidentes, Secretarios de Estado, etc., que de alguna manera habían cooperado a la realización de nuestro anhelo.

Naturalmente ese exclusivismo no dejó de repercutir en el seno de nuestra sociedad, y el 27 del mismo mes circuló en esta ciudad una hoja suelta de la que transcribimos estos conceptos:—"Los hijos de Riobamba, estamos ante un nuevo sarcasmo. Vemos el entusiasmo que se ha despertado por festejar la codiciada rectificación de la línea férrea, rectificación—que, no hubiera costado tanta sangre ni el sacrificio constante de sus hijos—, si, en hora menguada, no se hubiera consentido por bastardos intereses particulares abandonar el primitivo trazo..... Pero el rumbo se torció fatalmente, dejándonos un porvenir de sangre y de burlas y, hoy se quiere festejar la llamada rectificación, sin levantar la línea San Juan-Luisa. ¿Los hijos de Riobamba hemos nacido para ser juguetes de burlas? No, mil veces

no. Si nos resignamos—es ante la fuerza—, no porque no comprendemos el engaño . . . . . y por lo mismo, no contribuiremos con nuestro entusiasmo para que los que *no son riobambeños legítimos* en medio del bacanal festejo, lancen su carcajada creyendo que nuestra tolerancia es torpeza”.

Poco después la Prensa local, algunas corporaciones de obreros y toda la sociedad unánimemente se produjo por la abstención, y el H. Concejo Municipal solidarizándose con el pueblo de Riobamba acordó no celebrar fiesta alguna mientras no se cumpla con la expresada condición.

Con lo cual el entusiasmo cedió al silencio, a la vida normal, y las fiestas quedaron de hecho postergadas acaso para mejor ocasión.

## El primer tren por la línea rectificada

No porque la sociedad riobambeña se abstuvo de celebrar oficialmente la llegada del primer tren por la línea rectificada el acontecimiento pasó inadvertido. No. La abstención no fue sistemática ni desdeñosa para con el ferrocarril, sino sencillamente con miras hacia un bien mayor, el levantamiento de la línea San Juan-Luisa. De ahí que el 8 de junio de 1924 se recordará como un día de verdadero regocijo.

Desde el sábado 7 en que la Compañía anunció su resolución de estrenar la vía, el entusiasmo del pueblo no tuvo límites. Por fin, Riobamba, después de casi un cuarto de siglo iba a ver coronados sus esfuerzos; ya no estaría atormentada por esa especie de obsesión que ha gravitado sobre ella, y bajo el sortilegio de la buenaaventura que le

traía el ferrocarril directo, podía dedicar sus energías a la conquista del porvenir en la comunión pacífica y saludable de los intereses de la familia ecuatoriana.

La simple utopía de ayer se había convertido en carne y hueso de hoy, según la gráfica expresión del gran lírico Víctor Hugo. ¿No era, pues, esto el mejor motivo de expansión, el mejor número con que se podía celebrar el Triunfo? . . . . .

Para las dos p. m. del domingo se señaló la llegada del ansiado convoy; con anticipación se habían trasladado al vecino pueblo de Licán las Autoridades locales y la entusiasta juventud del Club X, y una enorme ola humana desbordaba desde la antigua Estación hasta la finca Macaji; pero por circunstancias imprevistas el tren no llegó a la hora fijada.

No obstante el entusiasmo de la colectividad no desmayó y animosos con las alegres notas de las bandas del Ejército y de algunos pueblos, los diversos grupos de caballeros y de damas se dedicaron al espermiento de sabrosas y amenas charlas.

De esta manera las horas se sucedieron rápidas, y a las 4 p. m. la muchedumbre se estremeció de gozo al contemplar cómo el penacho de humo de la locomotora deslizándose a través de las frondas de los gigantes eucaliptus de la vasta explanada, se encumbraban hacia el infinito, como una oblación. Unos minutos más, y el penetrante silbido del tren fue como el canto épico del Triunfo, el anuncio de nuestra redención social y económica.

En ese tren llegaron Mr. Archer Harman, actual Presidente de la Compañía del Ferrocarril, Mr. W. C. Simons, Ingeniero de la misma Compañía, el señor Luis Salvador, agente de Pasajes y fletes, Mr. Paget, etc., con la comitiva que se les incorporó en Licán y un numeroso pueblo que no cabiendo dentro de los carros habían escalado sus cubiertas.

Los vivas y aclamaciones a la Rectificación, al Gobierno y Mr. Harman de los viajeros se confundieron con los de la multitud de la ciudad; y desembarcados aquellos, el

pueblo soberano exigió que como un acto de especial deferencia a Riobamba y de amor a la democracia todos se trasladasen a pie hasta el centro de la población.

En el Club Chimborazo se brindó con una copa de champaña al Presidente de la Compañía del Ferrocarril, quien favorablemente impresionado de la gentileza de los invitantes y del entusiasmo del pueblo riobambeño, e impuesto por sí mismo de la bondad y solidez de la obra de rectificación, ofreció, por medio de su intérprete, bajo su responsabilidad y palabra de caballero que dentro de pocos días comenzaría el tráfico de trenes por la línea rectificada, y que además trabajará con todo empeño por que cuanto antes se levante la línea de San Juan a Luisa.

Y con tan noble actitud, Mr. Harman, se conquistó evidentemente las simpatías del pueblo riobambeño, quien nunca olvidará el porte culto y generoso de tan cumplido caballero norteamericano.

## Labor omnia vincit



Establecido el tráfico general por la línea directa, conforme a las formales promesas de Mr. Harman, aún quedaba el último inconveniente que vencer: la tenaz resistencia de algunas provincias hermanas y de algunos órganos de la prensa nacional al levantamiento de la línea férrea de San Juan Chico-Luisa.

De no levantarse esa sección de línea el peligro del aislamiento permanecería latente, y cualquier día el Congreso, el Ejecutivo o la Compañía misma del Ferrocarril podían aprovecharla con perjuicio de los intereses de la colectividad riobambeña, lo cual habría constituido la más sarcástica burla y el engaño más odioso irrogado a nuestra ciudad.

Por fortuna, una ley de la República amparaba nuestro derecho, y en los últimos contratos pertinentes consta la estricta obligación de la Compañía del Ferrocarril al abandono de la línea antigua, tan pronto como se terminen los trabajos de la nueva. Contábamos además con la palabra empeñada del Presidente de la Compañía del Ferrocarril, uno de los mayores accionistas de la Empresa; y la actitud valiente y enérgica de nuestra prensa, con la cual compartieron hojas tan autorizadas e independientes como "El Universo" de Guayaquil, dirigido por el integerrimo y atildado periodista don Ismael Pérez Pazmiño; y, por último, la labor atinada y eficiente del Municipio y del pueblo de Riobamba, todo ello obró de consuno para enderezar el criterio público en favor de nuestra causa.

Y de ese modo, tras las consiguientes gestiones para transferir el dominio de propiedad de los terrenos por donde pasa la nueva línea, a la Compañía del Ferrocarril, conforme al acuerdo de los tenedores de bonos del Ferrocarril del Sur, el señor Ministro del Ramo ordenó a la misma Compañía el levantamiento de la citada línea, como se vé por el siguiente oficio:—Riobamba, julio 5 de 1924.—Señor Presidente del Concejo.—Para su conocimiento transcribóle el siguiente telegrama que dirijo al Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur.—"En respuesta a su telegrama fecha 2 del actual, debo decirle que la C. del F. del S. está autorizada por los decretos legislativos sancionados en 2 de octubre de 1915 y el de 4 de octubre de 1917, y los contratos de 5 de setiembre de 1917 y de 8 de febrero del presente año a levantar la línea en la parte comprendida entre San Juan Chico y Luisa, una vez concluída la rectificación entre San Juan Chico y Riobamba, trabajo que, según Ud. me comunicó se halla terminado y recibido por esa Compañía. Puede, pues, proceder al retiro de esa sección de línea. Ratifico.—Ministro de Obras Públicas.—Ochoa Ortiz".

El buen amigo de Riobamba M. Catani se encargó de la ejecución de esta obra. Pero la inauguración de este último trabajo que, en definitiva, venía a ser el positivo triun-

fo de Riobamba, aunque no se la dió la importancia que merecía, ni fue el mejor número de las fiestas que se proyectaban, no dejó de constituir un hecho trascendental.

Una comisión de varios invitados acompañó a Mr. Harman y a las Autoridades locales, en el tren del Norte, hasta Luisa, y al mismo tiempo una cabalgata presidida por el señor Gerente del Estanco de Aguardientes Mr. Eduardo Morley y los empleados del mismo, señores Comandante E. Terán y José Larrea V. partieron en la misma dirección.

De Luisa la Comitiva se dirigió al lugar escogido para la ceremonia, la misma que tuvo lugar en medio del mayor entusiasmo y alegría, siendo un momento de intensa, de honda emoción aquel en que a los acordes del himno patrio los concurrentes levantaron el primer riel, acto que equivalía a la liberación del ramal, al establecimiento de todos los trenes de pasajeros y de carga por la línea rectificada.

Luego ese riel fue conducido en triunfo hasta Riobamba, donde al recibirlo se organizó un magnífico desfile para trasladarlo al I. Ayuntamiento; y en uno de sus locales se lo depositó como un trofeo de victoria definitiva y como un recuerdo de los sacrificios y del esfuerzo viril del pueblo riobambeño.

Por último a las 12 m. se dió por terminada tan simbólica ceremonia con una copa de dorado champaña. Y así, en plena maravilla meridiana, Riobamba, la noble ciudad de la constancia y de las indomables energías, iluminada por los vivos resplandores del sol tropical, y sin las locuras y embriagueces de nuestras pobres fiestas artificiales, vió, riente y magnífica, consumada su obra magna del presente, la obra que indudablemente es la más sólida base de su prosperidad y engrandecimiento.

## ¡Abramos paso al progreso!<sup>(1)</sup>

*Nuestro deber. — Riobamba y su esplendoroso porvenir. — Deuda de gratitud a sus fundadores. — Lo que se ha hecho y lo que está por hacerse.*

Los pueblos, las colectividades, a la par que los individuos, tienen una finalidad que cumplir. Tienen su día de nacimiento, su época de desarrollo material y formación cultural, su período de prosperidad y virilidad, hasta que, tras aquellas etapas y modalidades, suceden la decadencia y la muerte, cuando se agotan las fuentes de las virtudes renovadoras de fuerzas. Por tanto, individuos y colectividades, aprovechando el minuto de la vida, se hallan apremiados por ley de la Naturaleza a intensificar sus energías, aplicándolas a la más eficiente acción psico-física en el amplio campo de las ciencias, de las artes, de las industrias, en una palabra, de las manifestaciones útiles y bellas de la actividad.

Los pueblos jóvenes, casi niños, niños porque ayer no más hicieron su aparición en el escenario, pero adultos porque toman la vida en serio, están en el ineludible deber de, con clara visión de su porvenir, con plena conciencia de sus aspiraciones y facultades, lanzarse con ánimo resuelto y ademán confiado a conquistar el puesto que su derecho y su esfuerzo les brindan.

Tal es el caso de Riobamba, último vástago de la Madre Patria, ciudad brotada como por encanto de en medio de la inmensidad de las soleadas llanuras que la circundan,

(1) Este conceptuoso artículo fue enviado a solicitud nuestra, y es obra de un distinguido amigo, antiguo compañero de «Los Andes».



guarnecida por imponderable anfiteatro de esmeralda y plata, doselada por un cielo azul purísimo por do vuelan diáfanas cortinas de escarmenadas nubes.

¡Riobamba, por tu rico y ubérrimo suelo, por tu clima sano y tonificante, incrustada en el centro de la República, extendiendo tus cariñosos brazos a la Metrópoli comercial y a la Metrópoli burocrática, fomentando activo intercambio con tus hermanas las demás provincias, el porvenir te sonríe!

¡Riobamba, tú cuentas ya con la mayor parte de los elementos que hacen agradable la existencia; en tu seno se mueven variadas industrias; abundas en confortables y hermosos palacios!

¡Riobamba, tus escuelas y colegios cultivan el cerebro, modelan el corazón de legiones de niños y jóvenes que mañana darán lustre y esplendor a la Patria!

Día llegará en que se conmemore la fundación de la sultana de los Andes ecuatorianos, elevando un monumento que simbolice nuestra gratitud hacia quienes sacrificaron su presente en aras de la posteridad, videntes de sus altos destinos. ¡Loor y alabanza a los Lizarzaburus, Dávalos, Manchecos, Donosos, Larreas y mil otros que, abnegados, plantaron su carpa de errantes peregrinos en los entonces yermos y desolados arenales de Tapi!

Aportemos nuestra tarea al grandioso edificio del PROGRESO y él se erguirá magnificante y soberbio a la faz del universo, ostentando las nobles características de los que lo han hecho viable.

En lo material, ¿cuáles los capitales problemas que debemos resolver llevándolos a la práctica en un futuro inmediato? Canalización y pavimentación moderna de las calles, construcción de un mercado, formación de jardines en las plazas y de arboledas en los contornos de la ciudad, establecimiento de tranvías que le comuniquen con las poblaciones vecinas, provisión de agua para el riego de las extensas llanuras que la rodean. ¿De dónde extraer el líquido elemento para ésto y para el servicio de canalización? Ahí tenemos coronando la incomensurable altiplanicie riobambeña

aquel coloso de hielo: el Chimborazo. Rasguemos su albomanto; por su herida manará a torrentes la cristalina sangre, corriendo presurosa a vivificar la sedienta meseta que amorosamente se reclina a sus pies.

Puesto que el hombre vive en la humanidad, cada generación y cada individuo deben dejar huellas de su paso por la existencia, mediante obras de mejoramiento, como precioso legado a las generaciones e individuos que vendrán.

Quito.—Año de 1924.

LIVINGSTONE.

## Gazapos

---

No vamos a anotar todos los errores que por culpa del cajista,—eterna piedra de toque de los escritores—y ¿por qué no también por nuestra culpa?, se han deslizado en el curso de esta obrita: con ello habría materia para rato.

Mas como no es imposible que cuando menos lo esperamos nos salga por ahí algún docto de esos de lanza en ristre y adarga antigua a batirnos en desigual batalla por el enorme delito de habernos atrevido a escribir de corrida esta verídica historia; y, como por otra parte, no nos son extrañas las obras de misericordia, especialmente si las ejercitamos en nosotros mismos, creemos del caso señalar algunos gazapos de tomo y lomo que hemos encontrado de paso, al volver sobre aquello que Swift llamaba "la repugnante tarea de releerse".

En la página tercera se lee *las empañan*; pero como se refiere a la immaculada blancura, debe leerse *la empañan* solamente. ¿Quién no sabe que *el propósito* pertenece al sexo fuerte?; sin embargo al cajista se le ocurrió humillarlo o beneficiarlo, como ustedes quieran, y ahí tienen que en la página octava en vez de decir, *su propósito inicial no fue sino*

*el de* se puso *la de*, en lo menino. Es verdad de Pero Grullo, que cualquier arrapiezo de la Escuela Simón Bolívar la sabe al dedillo, que el sustantivo concierta con el adjetivo en género, número y caso; con todo, en la página 11 hay un *nosotros mismo* que por poco no ha salido *nosoto mimo* a la moda de Chongón. De ahí saltamos, acaso precipitadamente, a la página 40, donde no se trata de una *emisión*, de billetes sin respaldo, como cualquiera puede creer, sino simplemente de la *omisión de una formalidad*. ¡Qué cosas! eh? Y en la misma página se han puesto unos puntos en las íes, siendo así que sobre las íes, quedan mejor; ¿no es cierto?..... Pero más cierto aun es que desacierto se escribe con *c*, no obstante en la página 49 tenemos un *desasertados* que francamente choca. *Porque*, conjunción causal es una sola palabra, como cualquier vecina lo sabé; pero el cajista quiso partirla, y bién partida está en la página 78 y otras. Entre *hubieron de recurrir* y *hubieron de recurrir* de la página 79, salta a la vista que la primera locución es sencillamente un gazapillo. *Adelantado* en lo antiguo era una persona que ocupaba un alto cargo civil y militar; más los *adelantados* de la página 84 no son tales sino *alentados o animosos* conforme al diccionario de la lengua.—En aquel ya citado *mismo*, evidentemente falta una *s* para que concierte con nosotros; pero el cajista fiel a la ley de las compensaciones ha querido que sobren en *nuestros conterrúneos* de la página 85, cuando sólo nos referimos a *nuestro conterrúneo* doctor Antonino Sáenz. Por lo que se refiere al aumento o supresión de letras en las palabras, es cosa tan baladí, o como ahora en pleno galicismo, se dice, tan banal, que cualquier honrado lector consciente o subconscientemente las suple o quita en seguida. La palabreja *presupuestaria* que aunque no consta en el diccionario se la emplea para designar algo relativo al presupuesto no está bien escrita en la página 104, pero sí lo está en otras. Y pare aquí de contar amigo nuestro, que “el tafetán no está para magdalenas”, ni nosotros para seguir buscando faltas que enmendar, gazapos que aprisionar, ni tuertos que enderezar. Que si hubiésemos tenido tiempo de guardar

los manuscritos conforme al precepto de Horacio: *Vos Carmen reprehendite, quod non multa dies, multa litura coercuit*, otra suerte le habría cabido a este folleto. Pero ofrecimos publicarlo en nuestra fecha clásica, el 11 de noviembre del mismo año de nuestro triunfo ferrocarrilero, y allá te va lector benévolo salga como saliere, vacío de méritos literarios; pero sí llena de verdades en el fondo.

Riobamba, Noviembre 11 de 1924.

Félix Flor M.





## Cálamo corriente

~~~~~

Por más que la naturalidad, la claridad y la sencillez en la expresión del pensamiento y en la apreciación del hecho que fue, sean cualidades generalmente olvidadas en estos tiempos de ampulosidad, de alambicamiento y de pedertería, y en que el ostentoso e inconducente alarde de erudición es perseguido a todo trance, especialmente por los neófitos en el arte, nosotros hemos adoptado aquella forma, porque creemos que cuadra mejor que cualquier otra a la naturaleza de este escrito.

Lejos de nosotros, sobre todo, la falsía, la insinceridad, el doble sentido, el maquiavelismo literario, en fin,—si así puede llamarse—, que si bien suele ser pródigo en triunfos personales y efímeros, pugna con la verdad y pervierte el orden moral de toda cuestión o asunto público.

En este sentido nos es muy satisfactorio consignar aquí la respetable opinión, por nosotros solicitada, y emitida a vuela pluma, del expresidente de la República y gran impulsor de nuestra obra del ferrocarril, señor doctor Alfredo Baquerizo Moreno, en orden a esta modesta publicación, y al gran movimiento cívico de reparación que precedió al triunfo definitivo de nuestra causa.

Héla aquí:

Guayaquil, Octubre 25 de 1924.

Señor doctor don Félix Flor M.

Presente.

Distinguido señor y amigo:

Sin tiempo para más, acabo de leer, rápidamente, la narración histórica que hace Ud., y publicará en breve, acerca de la rectificación de la Línea Férrea.

La éncuentro escrita con fácil y amena sencillez, y con ese suave y grato impulso de amor a la tierra nativa que llegó a producir en este caso, por la Rectificación, como pro-

duce siempre para toda obra de fe y perseverancia, la audacia inesperada del héroe y hasta la voluntaria abnegación del mártir.

Hubo el ideal que mueve, que agita, que incita y que levanta; hubo alguna vez lágrimas y sangre; hubo el desencanto tras el combate de titanes, que dice Ud.; y hubo luego, lo demás.....

Bien ha hecho Ud. en escribir esas páginas más persuasivas que el bronce para mantener vivo el recuerdo de cuánto fue el patriótico empeño y cuál la constancia admirable de Udes. por alcanzar y afianzar el triunfo, sereno ya y definitivo, de Riobamba.

Felicitándole por ello, y para terminar, me permitirá Ud. que transcriba aquí lo que expresé cuando se me invitaba a las fiestas de la inauguración, y se me comunicaba el nombramiento de Presidente Honorario del Comité Central:

“Si un ramal, ha facilitado a esa noble ciudad el sorprendente impulso de progreso que atrae por la novedad y cautiva por la rapidez de su plausible encumbramiento, la línea directa producirá, sin duda alguna, en brevísimo tiempo, y con general satisfacción de la República, el movimiento de una vida intensamente renovada en la espiritualidad de su cultura y en la belleza, gracia y solidez, que se palpan ya, para el adelanto material de una población mejorada y engrandecida ampliamente por el amor y el esfuerzo de sus hijos vencedores hoy y vencedores también en el mañana.

Renuevo mis agradecimientos, decía; acepto la generosa distinción que se me otorga; y, si me fuere posible, concurriré el día de la inauguración, no por merecimiento alguno que me llame a participar en la alegría y la recompensa de esa fiesta, sino, por unir mi aplauso, al que resonará largamente con el triunfo y el júbilo de tan esclarecida ciudad”.

Amigo y servidor de Ud.

A. BAQUERIZO M.

Personas citadas en esta obra

PÁGINAS

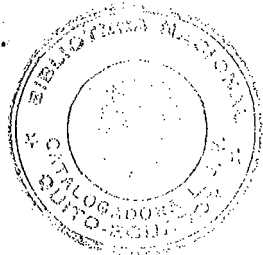
Adams	76
Aguirre C. A.....	116, 118
Alfaro Eloy.....	9, 13, 17, 45, 58, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 78, 80, 82.
Alfonso XIII.....	82.
Andrade Manuel.....	63, 66.
Ante Nicolás.....	117, 118.
Araujo Angel.....	71, 85, 87, 105, 106, 110.
Araujo J. Adelberto.....	17, 42, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 71.
Arcos Díaz C.....	114.
Atila.....	82.
Auray	9.
Avila J. H.....	59.
Ayora J. M.....	98, 108, 109, 114.
Banderas J. M.....	121.
Baquerizo Moreno Alfredo...	74, 85, 89, 96, 98, 114, 115, 137.
Baquero Antonio.....	60.
Baquero Alfredo.....	64.
Baquero Emilio.....	60, 63, 64.
Bayas Javier.....	111.
Benítez M. María.....	91, 101, 120.
Betancourt Antonio.....	118.
Betancourt David.....	98, 120.

PÁGINAS

Borja Carlos.....	96.
Borja L. Ricardo	100.
Borja Pedro J.....	116.
Brown C.....	111, 112, 116.
Bravo Leandro.....	111,
Burbano Leopoldo.....	60.
Burbano Rogerio	66.
Bustamante Enrique.....	85, 86, 89.
Caamaño J. M. Plácido.....	8.
Caballero L. E. Nieto.....	62.
Cajas Martín	60.
Calle Manuel J	39, 45, 90, 93.
Cattani N.....	129.
Castillo Leonidas.....	60.
Cárdenas Tobías.....	73.
Carrión J. M.....	86.
Cevallos Manuel.....	61.
Cisneros Federico.....	60.
Cleveland J. A.....	114.
Córdova Gonzalo S.....	23, 24, 44, 45, 47, 48, 51, 55, 74.
Cordovez Isidoro.....	17, 44.
Costales Angel Alberto.....	91.
Costales Miguel.....	101.
Costales Vicente A.....	84, 101, 113.
Crovella Félix.....	121.
Cueva Manuel B.....	17.
Cuesta Francisco	62.
Chiriboga Alejandro.....	61.
Chiriboga Freire Juan.....	17.
Chiriboga Julio.....	60, 66.
Chiriboga Luis.....	60, 71.
Chiriboga Teodoro.....	60, 64, 66.
Chiriboga Virgilio.....	84.

PÁGINAS

Darquea Juan.....	60, 64.
Dávalos J. M.....	84, 91, 101.
Dávalos Leonardo.....	196, 110.
Dávalos Leonidas R.....	91.
Dávalos Pedro.....	54, 120.
Dávalos Reinaldo.....	87, 101.
Dávalos Rafael.....	71.
Dávalos Ricardo.....	101, 115, 120.
Davis.....	15,
Delort.....	9.
Dillon J. César.....	60.
Dobbie E.....	122.
Donoso J. Alberto.....	80, 84, 106, 107, 108, 110,
	120.
Domínguez Vicente.....	91.
D'okzsa.....	9.
Egüez Miguel.....	42, 43.
Falconí J. M.....	105.
Falconí Luis A.....	91, 101, 120.
Falconí Julio.....	98.
Firpo Luis.....	107.
Fiallo Darío.....	17.
Flores Antonio.....	9, 11.
Flor Lino M.....	20.
Flor Hugo Z.....	Dedicatoria.
Franklin.....	74.
Frotier.....	9.
Gallegos J. Ignacio.....	60, 64.
Gallegos Pacífico.....	45, 58, 63, 64, 65, 66.
Gallegos Ricardo L.....	61, 101, 121.
García Lizardo.....	45, 52, 53, 56, 58, 89.
García Moreno Gabriel.....	8, 26.
García Moreno S. Gabriel.....	90.
García Leonidas.....	73.



PÁGINAS

González Augusto.....	66.
Granizo Lizandro.....	60, 64, 65.
Granizo Luis F.....	71.
Granizo Víctor M.....	110.
Guerrero Francisco.....	127.
Guerrero Rafael.....	68.
Harman Archer.....	11, 14, 45, 47, 74, 78, 80, 130.
Harman Archer (hijo).....	78, 127, 128.
Harman John.....	15, 27, 33, 48, 60, 66.
Hernández Tomás.....	60.
Hidalgo Pompeyo.....	86.
Horacio.....	135.
Hugo Víctor.....	127.
Izurieta Joaquín.....	60, 66.
Jiménez Nicolás.....	89.
Jouvin Juan.....	66.
Jefferson.....	76.
Kely N..... :	9, 15.
Lalama Luis.....	60.
Larrea Donoso Carlos.....	33, 36, 59, 87, 110.
Larrea Ch. Alberto.....	101, 110, 118.
Larrea Tomás.....	62.
Larrea J. B.....	130.
Larrea Zambrano Carlos.....	68.
León Arturo.....	91, 101.
León Daniel.....	36.
Livingston.....	76, 133.
Machuca Carlos.....	64, 66.
Madero Sergio.....	86.

PÁGINAS

Mac Clellan Juan.....	8.
Mac Clellan.....	8, 16.
Mancheno Angel A.....	113.
Mancheno Octavio.....	60, 64, 65, 66, 71.
Mancheno Rafael.....	60.
Mancheno Virgilio.....	60, 71.
Maldonado Pedro Vicente....	8, 14, 16, 81.
Mateus Benjamín.....	64, 66.
Meneses Angel.....	114.
Médcis María de.....	59.
Medeghini Santiago.....	121.
Merino Juan.....	101.
Merino Miguel.....	101.
Merino S. Marco A.....	123.
Mesa Abel.....	60, 66.
Moncayo Octavio.....	91.
Monge Alfredo.....	60, 73, 84, 99, 101.
Molina Carlos R.....	71.
Montalvo Juan.....	8, 14, 16, 81.
Montalvo Manuel.....	73.
Montalvo Miguel Aengel....	81, 118.
Montenegro Ricárdo.....	60.
Montes de Oca Alejandro....	84.
Montero Pedro.....	82, 90, 95.
Morley Eduardo.....	130.
Moreno Rafael.....	66.
Moller Herman.....	122, 124.
Moreano M. Carlos.....	84.
Muirragui Carlos.....	115.
Muriel Víctor.....	66.
Muler.....	8, 15.
Napoleón I.....	92.
Nicholls Federico.....	68.
Nietzche Federico.....	77.
Novoa Miguel.....	60, 66.
Norton E. H.....	106.

PÁGINAS

Ocho Ortiz Francisco.....	122, 124, 129.
Paget Mr.....	127.
Payol.....	82.
Pérez Pazmiño Ismael.....	129.
Pérez Sergio.....	68.
Pérez Mateo.....	60.
Peñaherrera Modesto.....	89.
Peñaherrera Víctor M.....	86.
Piedra Vicente.....	59, 61.
Pinto Luis.....	60, 71.
Plaza G. Leonidas.....	16, 17, 49, 51, 52, 85, 89.
Poe Edgard.....	77.
Poveda Virgilio.....	71.
Proaño Juvenal.....	60.
Puyol Ramón.....	84, 101.
Quirola J. M.....	61.
Quirola Luis.....	62, 64, 66.
Rendón Víctor M.....	82.
Ribadeneira Carlos.....	123.
Richelieu.....	58.
Ricaurte Genaro.....	110.
Roldán Pablo.....	60, 66.
Román Julio.....	17, 61, 68, 69, 71, 72, 73.
Román J. M.....	60.
Román Pedro.....	60.
Rodríguez Amable.....	61.
Roosevelt.....	77.
Rosas Juan Manuel.....	82.
Sáenz Angel.....	110.
Sáenz Antonino.....	85, 89, 110, 118.

PÁGINAS

Schunck Mr.....	15, 19, 20, 44.
Salazar José.....	61.
Santos Nicolás.....	114.
Santillán Eusebio.....	61.
Salvador Luis	127.
Sarmiento Domingo F.....	14.
Suárez Almeida Rafael.....	100.
Simmons W. C.....	122, 124, 127.
Stphenson	1.
Swift.....	133.
Tamayo J. Luis	121.
Tejada Manuel A.....	59, 61.
Terán Benjamín.....	120.
Terán Emilio M.....	45, 58, 60, 63, 64, 66, 67.
Treviño Delfín B.....	32, 53, 84, 101, 122,
Terán Enrique.....	130.
Uquillas Emilio.....	58, 62.
Uquillas Daniel.....	60.
Uquillas Ezequiel.....	60.
Uribe y Uribe Rafael.....	15.
Vaca M. Cabeza de.....	85, 89.
Valdivieso J. J.....	14.
Van Isschot.....	24.
Vázquez Honorato.....	82.
Veintemilla J. Ignacio.....	8.
Vela Ch. J. Aurelio.....	100.
Vela Luis F.....	120, 121.
Vela Filometor.....	63, 112.
Velasco Teófilo.....	61.
Velázquez Secundino.....	59.
Vélez Nicolás.....	100.
Vila Vargas.....	14.

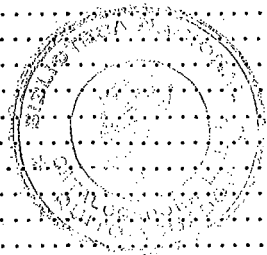
PÁGINAS

Villagómez Pacífico.....	40, 41, 72, 73, 80, 84, 101, 118, 121, 122-
Villalba Carlos María.....	115.
Washington Jorge.....	76, 77.
Wilson Woodrow.....	77.
Yerovi Francisco	87.
Zambrano Arturo.....	112.
Zambrano O. Carlos.....	86, 87, 110.
Zambrano Ricardo.	60, 61, 71.

— FIN —

INDICE

	Páginas
El triunfo de Riobamba.....	1
La rectificación de la línea férrea de Riobamba.....	4
El Ferrocarril del Sur.....	7
Grandes resistencias a la obra redentora.....	10
El Ferrocarril del Sur después del 95.....	12
El derecho de Riobamba.....	16
La línea directa por Riobamba.....	19
Comentarios.....	21
Violación de la Ley.....	23
Diferencias.....	26
Justa alarma.....	28
Al público.....	31
Abajo egoísmo.....	44
Al Comité y Sub-Comité Patrióticos.....	36
Palabras de verdad.....	39
Cuatro Palabras.....	40
Fervor patriótico.....	42
Labor recomendable.....	43
Argucias y evasivas.....	47
Importante documento.....	49
Promesas y recriminaciones.....	52
Fomentando la hoguera.....	55
Arbitrios supremos.....	56
Los sucesos del 1° de enero de 1906.....	58
Combate de titanes.....	62
Ingratitud y desengaños.....	67
Altivez republicana.....	70
Nuevo contrato.....	72
Glosas al contrato Montalvo-Harman.....	78
Intereses nacionales.....	75
El poderoso factor yanqui.....	76
La transacción del Ferrocarril del Sur.....	79
Paréntesis de espera.....	81
En la brecha.....	84
La Ley de 1915.....	87
«Los Andes» y «El Observador».....	39
Vías de comunicación.....	92
Contestando a Ernesto Mora.....	93
Excitación al señor Presidente de la República.....	96



Fondos para la rectificación.....	97
El gran meeting popular de 1917.....	99
Gentil rasgo de «El Comercio» de Quito.....	102
Divergencia de opiniones.....	104
¡Cosas de yanquis!.....	106
El contrato Ayora-Norton.....	103
La inspección de la línea.....	110
Solemne inauguración de los trabajos.....	113
Construcción de la línea.....	115
Más fondos para la obra.....	116
Desfalco de 40.000 sucres.....	118
Oportunas reclamaciones.....	119
Últimos contratos.....	121
Costo de la obra.....	123
Postergación de las fiestas.....	124
El primer tren por la línea rectificada.....	126
Labor omnia vincit.....	128
Abramos paso al progreso.....	131
Gazapos.....	133
Cálamo corriente.....	137
Personas citadas en esta obra.....	139



