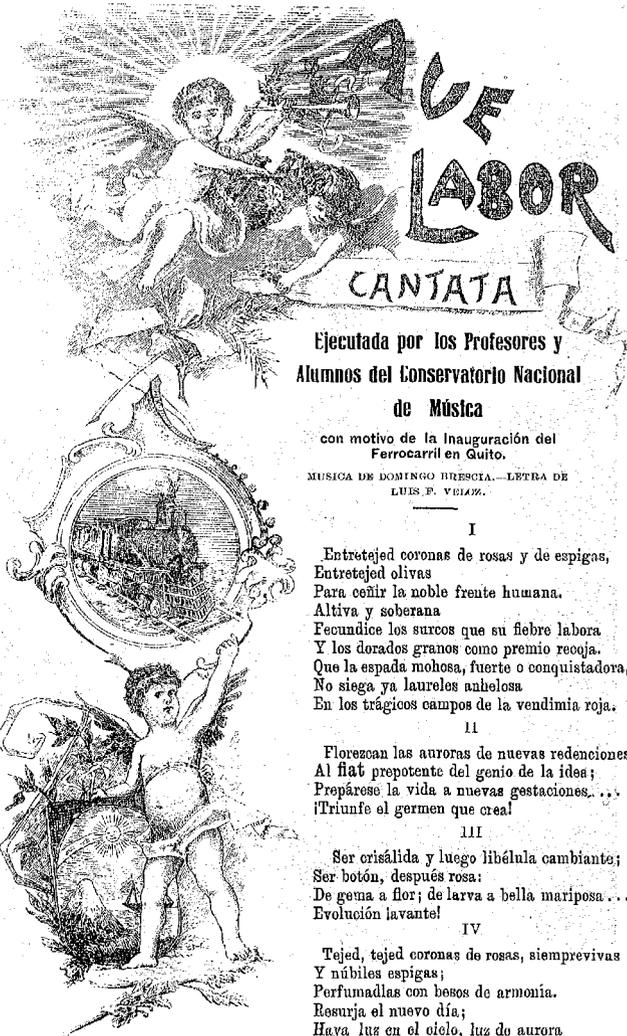




**NARIZ DEL
DIABLO**

1908 JUNIO 25 1933





CANTATA

Ejecutada por los Profesores y
Alumnos del Conservatorio Nacional
de Música

con motivo de la Inauguración del
Ferrocarril en Quito.

MUSICA DE DOMINGO BRESCIA.—LETRA DE
LUIS F. VEJAZ.

I

Entretejed coronas de rosas y de espigas,
Entretejed olivas
Para ceñir la noble frente humana.
Altiva y soberana
Fecundice los surcos que su fiebre labora
Y los dorados granos como premio recoja.
Que la espada mohosa, fuerte o conquistadora,
No siega ya laureles anhelosa
En los trágicos campos de la vendimia roja.

II

Florezcan las auroras de nuevas redenciones
Al fiat prepotente del genio de la idea;
Prepárese la vida a nuevas gestaciones...
¡Triunfe el germen que creal!

III

Ser crisálida y luego libélula cambiante;
Ser botón, después rosa;
De gema a flor; de larva a bella mariposa...
Evolución lavante!

IV

Tejed, tejed coronas de rosas, siemprevivas
Y núbiles espigas;
Perfumadlas con besos de armonía.
Resurja el nuevo día;
Haya luz en el cielo, luz de aurora
Que al arcano la sombra del ignorar arroja.
Ya la espada mohosa, fuerte o conquistadora,
No siega los laureles que colora
La trágica cosecha de la vendimia roja.

QUITO. 27 DE JUNIO DE 1908.

HISTORIA DEL FERROCARRIL TRASANDINO

J. MORA LOPEZ

I

PRINCIPIO DEL FERROCARRIL

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

Concebir y obrar eran para él una misma cosa.

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

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

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

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

Ése Genio asomó en el año de 1895.

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

Y fue el redentor de una nación esquilada por los especuladores, como lo vamos a ver en el capítulo siguiente, en el Mensaje del Presidente Flores, quien creyó imposible el ferrocarril ecuatoriano, por la multitud de ladrones del Erario Público.

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

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

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

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

No somos enemigos de García Moreno por la tiranía de su administración. Roca-fuerte lo vindió.

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

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

No debemos concluir este capítulo, sin aclarar que durante los Gobiernos del General Plaza y del señor García, solo se construyeron pocas millas, según declaración pública del señor Archer Hurman. La línea ha sido, pues, construída, casi en su totalidad, durante la primera y segunda administración del señor General Alfaro.

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

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

No se necesita sino tomar los periódicos de oposición, y allí se encontrará que todo el dinero sacado del Tesoro no asciende a cinco millones de pesos oro, hasta fines del año pasado. (1907)

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

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

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

Al presente, que está terminada, es claro que se le obligará a la Compañía a rendir cuentas y se verá que la suma dispuesta no es la que se imagina el vulgo, ya que hay que deducir de la entrada total los gastos de explotación.

Nos parece perder el tiempo en nitiedades como éstas, que solo pueden entrar en cerebros obsesionados, y pasamos adelante.

II

OPINION DESESPERADA

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

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

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

Ho aquí la parte del Mensaje en referencias, que lo transcribimos, para confirmar lo que vamos exponiendo:

VIAS DE COMUNICACION

"No habiendo cumplido sus respectivos contratos los empresarios de los dos ferrocarriles del Sur y del Centro, se ha sometido el asunto a decisión arbitral, según lo estipulado en dichos contratos, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado. Hemos nombrado árbitro por nuestra parte al señor doctor Pablo Herrera, y abogado al señor doctor Luis F. Borja. Antes de esto habíamos hecho explorar entrambas líneas y dispuesto hasta la decisión arbitral el producto de las quinientas de aduana, afecto al ferrocarril del centro.—Tres fueron las causas que motivaron esta resolución: Primera.—Abandono completo de los trabajos, y de lo cual fui a cerciorarme personalmente en Bahía de Caraquez.—Segunda.—Escaso valor de éstos, que no alcanzaba a responder por lo ya recibido.—Tercera.—Insuficiencia, según la respectiva Junta de Hacienda, de la fianza dada para los primeros cien mil sueros, y con la cual se pretendió, sin embargo, cumplir la obligación de renovar la fianza que proscribía el contrato, como condición para la entrega de los segundos cien mil sueros.—No se dictó providencia analoga, tocante al ferrocarril del Sur, porque debiendo disminuirse de la fianza, con arreglo al tenor del contrato, el importe de los trabajos ejecutados, éste fue avaluado por el Director de Obras Públicas,—después de hechas todas las deducciones posibles en la cuenta de S/. 1'076.278,26, que presentó el contratista,—en la cantidad de..... S/. 681.497,18, que excedía el valor de la fianza del año último y aún al del presente. El abogado que representa al Fisco es el encargado de todas las gestiones legales ante el árbitro, para la fijación de esos avalúos, rescisión del contrato e indemnización de daños y perjuicios".



GARCIA EL GRANDE

"Nunca he creído en la pronta conclusión de la carretera, ni menos de los ferrocarriles. Ahora veinte y nueve años se comenzaron los trabajos de la primera, y se me escribió a Europa que estaría concluida dentro de tres años. Posteriormente, en 1872, se forjaron iguales ilusiones sobre la línea del Sur. No participé entonces de esas ilusiones, como tampoco participé ahora de ninguna respecto de vías férreas, mientras no haya crédito. Y ahí está, para justificar esta opinión, el resultado de los seis contratos para ferrocarriles.—El del Sur, el del Centro, el de Durán, el de Manabí, el del Paillón y el de Baba.—En algunos de esos contratos nada se ha hecho, y, en todo caso, ninguno se ha cumplido, incluso el de Durán a Yaguachi, que aunque en operación, no está terminado como se debe y además adolece de grandes defectos. Entre tanto, el Estado ha gastado más de tres millones de sueros, para que la Capital quede como antes incomunicada con la Costa. *Esto ha arruinado en mí la concepción muy antigua de que debemos pensar ante todo y de preferencia, en reparar los caminos de herradura existentes, sobre todo el principal entre el Chimborazo y la Costa, como los que unen las diversas capitales de provincia, desde Loja a Tulcán. SUPONIENDO QUE LLEGUE PRONTO LA ERA DE LOS FERROCARRILES PARA EL ECUADOR, LO QUE DUDO, esos caminos serán siempre útiles, con especialidad los de aquellas secciones (como la de Arenal y Playas) por donde no pasa ninguna de las líneas proyectadas, y que mientras tanto prestan inmenso servicio. Con menos fiebre de ferrocarriles hubiéramos tenido tiempo há por lo menos caminos de herradura, no solo para el Litoral, sino también de un extremo a otro de la República. Somos demasiado pobres para dejar que se destruyan los caminos ya hechos y debemos pensar ante todo en su refección".*

III

PRELIMINARES DE LA EMPRESA

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

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

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

"El vigor más inquebrantable, la mayor energía de mi gobierno, no han sido suficientes para triunfar sobre las capciosas y eternas alegaciones empleadas por los fatídicos empresarios de la vía férrea de Chimbo, por mantener el injusto pleito que se ha sostenido contra los derechos de la Nación.—Cuando me hallaba resuelto a emplear todo el rigor de la justicia ejecutiva contra esos pertinaces especuladores, convine en una transacción, cuya resultado fuese 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.—Se me ha informado posteriormente que los términos del arreglo son de tal naturaleza que, verificada la liquidación prescrita, el Estado además de pagar lo que no tiene por qué reconocer, quedaría todavía comprometido con fuerte suma de dinero a favor de los autores de nuestra ruina. Las bases de transacciones han sido suscritas a nombre del Gobierno, de completa buena fe y por falta de conocimientos perfectos en el embrollo: de ahí el que todo esfuerzo de mi parte haya sido estéril sobre manera.—Esto me ha persuadido de una tristísima realidad: si a un gobierno como el que os dirijo la palabra, que ha hecho guerra con energía a quienes de mala fe han especulado con el país, lo burlan sin temor ni respeto a la justicia, ¿qué no habrá consumado antes de ahora si el régimen caído hubo pervertido en los suyos todo sentimiento de honradez, para aprovecharse de negociaciones siniestras y perdurables? La Deuda Externa y el ferrocarril de Chimbo, explican suficientemente la perversión de esos gobiernos y lo ilícito del móvil de sus actos administrativos.—El retardo en la solución del pleito con los titulados contratistas, ha impedido al Gobierno dar a los trabajos del Ferrocarril una forma práctica y beneficiosa, consignándoles previamente a la administración de una Junta formada en Guayaquil, con sujetos de indisputable honradez y competencia rentística, que alejarán la venalidad y el fraude, e inspirasen absoluta confianza a la República; en esta forma el ferrocarril

será un hecho.—Capitales se consiguen fácilmente para grandes empresas, cuando la inversión de los empréstitos, es honrada y se sabe que la obra que se construye es la mejor garantía para el prestamista, sin tomar en cuenta los productos del mismo ferrocarril y las rentas que el Gobierno puede afectar transitoriamente para el pago de un interés moderado, pero que estimule el lucro individual de capitales nacionales y extranjeros que no tardarían en cubrir los gastos y ser atendidos con seguridad en el servicio de intereses.—Va para un año que el Gobierno tiene contratado un buen cuerpo de ingenieros,—dirigido por el señor Muller, profesor de primera clase y ventajosamente conocido por su honorabilidad y competencia,—que se ocupa en ejecutar el trazo de la vía a Sibambe. Levantado científicamente el plano, se sabrá el costo de la obra.—Tanto de Europa como de Norte América, se ha solicitado informes sobre el proyecto ferrocarrilero, y he diferido suministrarles para cuando esté terminado el plano respectivo.— *Habiendo honradez, habrá capital de sobra, repito, y la obra se realizará sin pérdida de tiempo.*

IV

LO QUE SE HABIA HECHO HASTA EL 97

Heimos dicho que el pensamiento de García Moreno, en el 73, fue la construcción de un ferrocarril de vía angosta de Durán a Sibambe. ¿Mas quién creyera que en los veinte y cuatro años transcurridos ni siquiera se había localizado la línea?

¿Quién creyera que solo después de 24 años se viniese a declarar el trazo hecho como imposible?

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

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

Publicamos a continuación el Informe del ingeniero Muller.

SEGUNDO INFORME DEL SR. J. V. SÍGVAL MÜLLER, INGENIERO EN JEFE DEL FERROCARRIL DEL SUR

Señor Ministro de Obras Públicas:

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

La nivelación y las secciones transversales de la pica de la línea, han progresado cerca de diez kilómetros. El río Hualga Facu y sus tributarios han sido cruzados por la línea y llevada ésta atrás de "Cudlinguino"; después corta una cuchilla "La Paz" y entra a la gran cuenca del río "Chiguancay", habiendo cruzado los tributarios "Cruz-yalco" y "Tumbil-yalco". Las picas preliminares para cruzar los tributarios "Box", "Gualagpancho" y el "Chiguarcay" mismo, han sido cortadas.

Aquí la línea estará en las laderas del gran cerro "Padre-urco", al cual por el paso de "Sinchián" (2.817 metros), está unido con Suintochoa, proyección de la gran cordillera al Sur de la línea de los cerros de San Nicolás, y ya tan elevada, que pasará sobre las cuchillas bajas del "Padre-urco", entre las cuales están "Zhasmay-grando" y "Zhasmay-pequeño".

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

Mister Thill, en su informe de 1894, página 4 dice:



Un aspecto importante de la línea

"De las operaciones practicadas en el terreno, resulta: que la parte de la línea no trabajada, es decir, la parte comprendida entre los dos puntos mencionados... (12 K., -300.50 K.000) tiene una longitud de 32.500 metros, y que la diferencia de altura entre estos mismos puntos, es de 1.162 metros. Adaptada la pendiente máxima del tres por ciento, se necesita una distancia horizontal de 38.700 metros, los cuales deben ser desarrollados en zig-zag. Este ha sido trazado en las laderas de San Roque ("Padreuro"), entre los kilómetros 35 y 49; mas, admitida la pendiente del tres por ciento, no es posible que ella sea invariable en toda la extensión de la línea, como se ha pretendido en el proyecto de la antigua empresa. Cuando los radios de las curvas son pequeños, es preciso establecer cierta relación entre ellos y la pendiente, a fin de que la resistencia que ofrezcan los carros a la tracción, sea, más o menos, la misma en todo el trayecto; por ejemplo, a una curva de sesenta metros de radio de 0.03 por metro de pendiente, le resistencia es más o menos la misma que una curva de radio grande o en una línea recta de 0.03 por metro de pendiente. Y como las curvas de radio pequeño, constituyen cuando menos la mitad de la línea de que vengo hablando, es indispensable aumentar, aproximadamente, 7.800 metros a la distancia horizontal, lo que produce una distancia total de 46.500 metros, que deben trabajarse, de los cuales 14.000 deben ser comprendidos en zig-zag".

Mister Thill tiene razón en esto, pero, puesto que ni los cuatro kilómetros de retrocesos originales, ni los 10 kilómetros adicionales pueden extenderse en parte alguna del trayecto, el remedio se hace prácticamente imposible. Los cuatro kilómetros de Zhusmay son completamente impracticables.

Mister Thill, en lo precipitado, solo informa sobre la parte que no ha sido trabajada en lo absoluto, entre el kilómetro 12.300 y el 50.600 que está cerca de Pagma, y no hace referencia alguna a la línea antigua entre "Pagan", "Sibambe" y "Cuncun", cuyos 30 kilómetros están viados por el mismo sistema erróneo, con la gradiente continua de tres por ciento, aún las curvas. Como en la realidad una gradiente de tres por ciento en una curva de sesenta metros de radio, es equivalente a cuatro por ciento en línea recta, si aceptamos este desnivel continuado, sería imposible que los trenes corrieran sobre un camino así construido, puesto que indispensablemente son necesarios paraderos de gradiente mínima para estaciones de tráfico, de aguada, de previsión, de combustible, etc., etc., donde las máquinas a la salida puedan tomar impulso para continuar la marcha. Esto no podrá hacerse ni aún en una gradiente continua de tres por ciento. Además de esto, la parte del ferrocarril de "Pagma", "Sibambe" y "Cuncun" tiene dos sistemas de retrocesos inadmisibles, donde los trenes tendrán que ascender y descender por largas distancias, con los carros de carga y pasajeros delante de las máquinas. También esta sección de la línea tiene casi la mitad de su extensión en curvas, y por lo tanto 15 de los 30 kilómetros tienen que reducirse del tres por ciento al dos por ciento, dando así por resultado un nuevo desnivel de 150 metros, aproximadamente, los cuales tendrán que desarrollarse en 7.500 metros adicionales de línea, con gradientes conformes con las de las curvas, lo cual es absolutamente imposible.

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

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

V

MENSAJE ESPECIAL

SOBRE la obra del Ferrocarril del Sur, dirigido a la Convención Nacional por el Presidente interino de la República, General don Eloy Alfaro.

"Señor Presidente de la Convención Nacional:

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

Vinculado como está en ella el porvenir de la Nación, en todos los 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 la civilización, sobre el abuso y la barbarie.

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

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

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

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

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

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

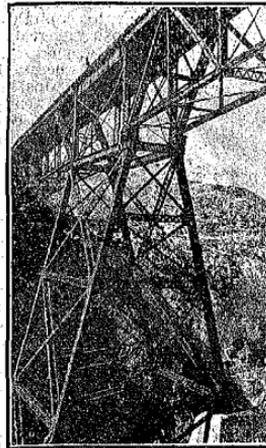
Por esta razón, juzgo absolutamente indispensable, para celebrar contratos definitivos, que la ciencia pronuncie primero su última palabra, a fin de poder negociar, sobre base sólida y con éxito cierto.

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

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

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

Los principios de la ciencia nos enseñan que en las grandes Empresas Nacionales, generalmente los gobiernos no son buenos admi-



Uno de los atrevidos puentes del ferrocarril traucandino

nistradores, porque sus ocupaciones múltiples no les permiten entrar en ciertos detalles y fiscalizarlo todo. En esta virtud, yo no vacilaría en confiar el éxito del ferrocarril a una comisión honorable, compuesta de hombres patriotas, probos y de fortuna, que se encargase de allegar los capitales de que habemos menester para la construcción de la obra redentora y de escogitar los medios mejores de llevarla a cabo.

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

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

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

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

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

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

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

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

No tengo que encarecer a usted, señor Presidente, este Mensaje Especial, porque todos los cenatorianos estamos convencidos de que, sin ferrocarril no es posible el verdadero y rápido progreso nacional.

A petición del Ingeniero Mr. Muller, nombro una comisión compuesta de los señores Emilio Estrada, C. Thill y Rafael Ontaneda para que examina los trabajos hechos y la ruta que debía seguir el camino; acompaño a este Mensaje el informe de dicha comisión.

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

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

Señor Presidente.

Eloy ALFARO.

El Ministro de Obras Públicas.

J. de Lapierre.

VI

CONTRATO DEL FERROCARRIL

ACOGIDO favorablemente el Mensaje del General Eloy Alfaro a la Asamblea Liberal de 1896, presenté a su estudio el proyecto del señor Archer Harman, el mismo que lo publicamos a continuación, para que las naciones extranjeras se formen juicio de él y pronuncien su fallo, con conocimiento de causa, ante los ataques desatentados

de cierta prensa espérea que ha procurado en toda época desacreditarlo con fines partidarios. Lo que es en el Ecuador; los verdaderos patriotas estiman en lo que vale este contrato; pero hay muchos ignorantes que lo atacan sin conocerlo y lo rechazan como ruinoso para el Ecuador. En capítulo aparte trataremos de los argumentos especiosos que se han empleado con tan místico fin.

CONTRATO DEL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

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

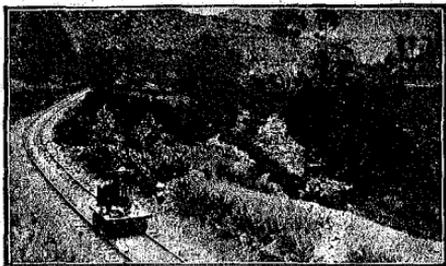
Artículo Segundo.—El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza con sus entradas de Aduana, la suma de DOCE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL PESOS, ORO AMERICANO, representada en las acciones que se emitirán, sujetándose únicamente a la garantía preceptada en el presente artículo. Esta garantía se constituye, tanto sobre el capital como sobre los intereses, a razón del seis por ciento al año de interés, y el uno por ciento anual para fondo de amortización, cuyos valores se pagarán al Fideicomisario que se establece en la cláusula tercera. Se hace constar que el Gobierno tiene pignoradas sus rentas de Aduana por las siguientes cantidades, pagaderas mensualmente, en esta forma:

Deudas consolidadas por el Gobierno del Ecuador a los Bancos del Ecuador y Comercial y Agrícola, amortizables en siete años, treinta y seis mil setecientos veinte y un sueres ocho centavos.

Deudas activas con los mismos Bancos, amortizables en dos y medio años, más o menos, treinta y cuatro mil quinientos ochenta y tres sueres centavos. Para el pago de la Deuda Externa, treinta y tres mil trescientos treinta y tres sueres centavos.—Total. Ciento cuatro mil seiscientos treinta y siete sueres setenta y cuatro centavos.

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

Se emitirán acciones principales por un valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano, que es la suma garantizada por el Gobierno del Ecuador de la manera aquí prevista. Las acciones principales serán pagaderas en treinta y tres años, en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y peso, en uso actualmente. Dichas acciones principales se emitirán en un solo día, o sea, en una misma fecha, y serán firmadas por los empleados competentes de la Compañía del Ferrocarril, con los sellos oficiales respectivos, y refrendadas por el Ministro de Hacienda y Crédito Público del Gobierno del Ecuador. En cada título constará que el capital e intereses están garantizados por el Gobierno del Ecuador con renta de aduana y una hipoteca sobre el ferrocarril, sus propiedades y pertenencias en él, incluso todo el material, muelles, factorías, adquiridos o por adquirir. Verificada la emisión las acciones serán deposita-



Una curva de la línea cerca de Quito

das en poder de una Compañía de Crédito o Banco de buen Crédito de la ciudad de Nueva York, o en cualquiera otra que sea a satisfacción del Gobierno del Ecuador. Dicha Compañía de Crédito o Banco, certificando la legitimidad de cada acción, las entregará a la Compañía del Ferrocarril, en la forma estipulada en el artículo sexto, y de acuerdo con las necesidades de la construcción de la obra.—El Stock preferido que se emita de acuerdo con lo estipulado en el artículo veinte y seis de este Contrato, será depositado en el Establecimiento de Crédito o Banco, a la vez que lo sean las acciones principales, y será entregado en la forma prevista en el artículo sexto.

Artículo Tercero.—La Compañía de Crédito o Banco de que trata la cláusula anterior, será el Agente Fideicomisario de las partes contratantes y de los Tenedores de Acciones principales.

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

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

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

Artículo Quinto.—El costo aproximado de la obra del Ferrocarril es como se detalla enseguida:

Presupuesto del costo aproximado de cada milla del Ferrocarril desde Guayaquil hasta Quito, incluso ochocientos treinta puentes, más o menos, estaciones, vapores, muelles; desvíos y Ferrocarril de Durán a Chimbo mejorado, estudios, planos, localización de líneas, etc., previo convenio como costo total de la obra del Ferrocarril.

Quito a Tumbó Chasquí, cincuenta y una millas, a treinta mil quinientos sueres; un millón quinientos cincuenta y cinco mil quinientos sueres, que se marginan respectivamente...

Tumbó Chasquí a Mocha, 78 millas, a S/. 31.200	68 m.	S/. 30.500	S/. 1'555.500
Mocha a Cajabamba, 39 millas, a S/. 46.000	39 m.	31.200	2'121.600
Cajabamba a Guanacote, 22 millas, a S/. 27.000	39 m.	46.000	1'794.000
Guanacote hasta fin de carretera, 40 millas, a S/. 51.000	22 m.	27.000	594.000
Fin de carretera hasta Chimbo, 80 millas, a S/. 61.000	40 m.	51.000	2'040.000
Ramal a Riobamba, 10 millas a S/. 20.000	80 m.	61.000	4'880.000
Ramal a Ambato, 2 millas, a S/. 20.000	10 m.	20.000	200.000
Desvíos, 18 millas, a S/. 20.000	2 m.	20.000	40.000
	18 m.	20.000	360.000

Suman 530 m.

Treinta estaciones en la vía del Ferrocarril, a S/. 500,00	500,00	15,000
Estación en Quito		10,000
Reparaciones del Ferrocarril de Chimbo a Durán		720,000
Vapores, muelles y estación en Guayaquil		400,000
Pasan		S/. 14'730 100

Vienen.....	S/. 14730.100
Equipos, material rodante, etc.....	600.000
Estudios, localización de líneas e inspec- ción de la obra.....	652.800
Contingencias, cinco por ciento.....	799.100
TOTAL DEL PRESUPUESTO.....	S/. 167782.000
Valor del Ferrocarril de Durán a Chimbo	750.000
Oro americano: Total.....	S/. 17532.000

Este costo está representado del modo si-
guiente:

Primero: Doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, en acciones principales, que se emitirán debidamente garantizadas, como está previsto en este contrato.....	S/. 12282.000
Segundo: Cinco millones doscientos cincuenta mil pesos de Stock de preferencia, que emitirá la Compañía del Ferrocarril y asegurará de la manera prevista en este contrato.....	S/. 5250.000

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

El Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril, quien será nombrado de acuerdo con el Gobierno, actuará como avaluador de los trabajos e impartirá las órdenes respectivas, con la autorización del Ministro de Obras Públicas a la Compañía de Crédito o Banco, para la entrega de acciones principales y del Stock de preferencia, a la Compañía del Ferrocarril. Sin dicha autorización del Ministro de Obras Públicas, por escrito, la Compañía de Crédito no deberá entregar ninguna acción.

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

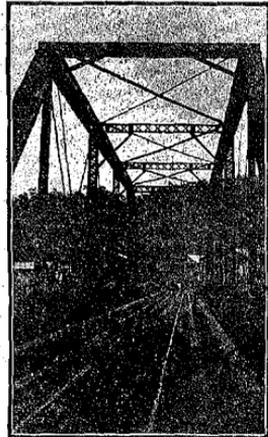
La entrega de acciones a la Compañía del Ferrocarril, en la forma prescrita adelante, se hará para los pagos que se expresan enseguida:

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

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

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

Cuarto. Setecientos mil pesos en accio-



El Puente de Yaguachi

S/. 1'000.000 S/. 420.000

750.000

S/. 1'220.000 S/. 600.000

nes principales y doscientos ochenta mil pesos en acciones del Stock preferido, para la construcción de muelles, estaciones y diques férrcos en Guayaquil.....

S/. 700.000 S/. 280.000

Quinto. Cuatro millones quinientos mil pesos en acciones principales y dos millones doscientos veinte mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán proporcionalmente e irán entregándose a la Compañía del Ferrocarril, por cada milla de Ferrocarril que se principie entre Chimbo y Guamote.....

4'500.000 2'220.000

Sexto. Tres millones quinientos cincuenta mil pesos en acciones principales y un millón quinientos mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán proporcionalmente e irán entregándose a la Compañía del Ferrocarril, por cada milla de Ferrocarril que se principie entre Guamote y Quito.....

3'550.000 1'500.000

Séptimo. Doscientos mil pesos en acciones principales y ochenta mil en acciones del Stock preferido, para la construcción de un ramal de la línea principal hasta Riobamba.....

200.000 80.000

Octavo. Trescientos sesenta y dos mil pesos en acciones principales y ciento cincuenta mil en acciones del Stock preferido, para la compra de material rodante, construcción de depósitos, factorías, estaciones, corrales, enseres y útiles que se requieran.....

362.000 150.000

Correspondele, pues, al Gobierno y a la Compañía del Ferrocarril doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, valor de las acciones principales y cinco millones doscientos cincuenta mil pesos a la Compañía del Ferrocarril en acciones del Stock preferido, lo que da diez y siete millones quinientos treinta y dos mil pesos oro valor presupuesto como costo total de la obra.....

S/. 12'282.000 S/. 5'250.000

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

Artículo Octavo.—Se entiende por gastos de explotación los sueldos del Ingeniero en Jefe y los Ayudantes necesarios, del Superintendente General y Ayudantes, de un Ingeniero Inspector, el número necesario de Tenedores de libros y auxiliares, sirvientes, trabajadores y los empleados necesarios que requiera la Administración, así como Ingenieros y fogoneros, guardas, reparadores y telegrafistas para el servicio del ferrocarril, y todos los materiales que sean absolutamente indispensables.

Artículo Noveno.—El Gobierno nombrará un Revisor o Interventor extraño a la Compañía, para que examine y certifique la efectividad de todos los gastos que se hagan por la empresa, la cual se obliga a franquearle los libros, facturas y demás documentos originales, necesarios para la comprobación que deba hacer el Gobierno, a fin de conocer el verdadero costo de los gastos de explotación.

Artículo Décimo.—Todos los materiales, enseres, herramientas y útiles que se requieran para la construcción, explotación y conservación del Ferrocarril, como también las locomotoras, máquinas y carros, aparatos y materiales indispensables para las líneas telegráficas de exclusivo uso de la Compañía del Ferrocarril, se introducirán al país, libres de todo gravamen fiscal y municipal.

Toda propiedad del Ferrocarril, ya sea mueble o inmueble, será también exenta de todo impuesto nacional y municipal, durante el término de este contrato; y a todos los empleados de la Compañía se los exonerará del servicio militar obligatorio, por igual período de tiempo, excepto en el caso de guerra internacional.

Artículo Once.—La Compañía de Crédito, o sea el Agente Fideicomisario, certificará el informe que semestralmente presentará al Gobierno la Compañía del Ferrocarril, acerca del número de acciones principales que le hayan sido entregadas por cuenta de

la construcción de la obra; y con respecto al valor de los cupones y fondo de amortización, se pagarán por el Gobierno a la Compañía del Ferrocarril, por conducto del citado Agente Fideicomisario.

Artículo Doce.—Todas las entradas del producto del Ferrocarril se invertirán como sigue:

Primero. En los gastos de explotación y conservación de la línea.

Segundo. Para el pago de un dividendo de siete por ciento sobre cinco millones doscientos cincuenta mil sucres, oro americano, en acciones preferidas (prefered Stock), que emitirá la Compañía del Ferrocarril, de la manera estipulada en el artículo veinte y seis, a favor de Archer Harman y asociados, sucesores o representantes legales, en la proporción que entre ellos acuerden.

Tercero. Para el pago de intereses sobre las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

Cuarto. Para el pago del uno por ciento del fondo de amortización.

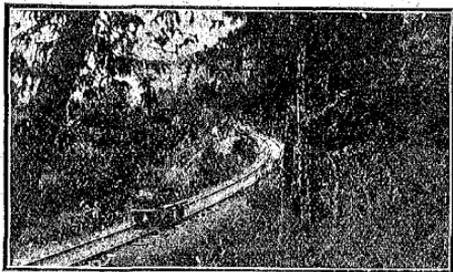
Quinto. Para el pago de dividendos sobre el Stock de la Compañía del Ferrocarril divisible con el Gobierno.

Estos pagos continuarán haciéndose de la manera expresada, hasta cancelar las acciones principales por medio del fondo de amortización. CANCELADA QUE SEA LA DEUDA, LAS ACCIONES SERÁN ENTREGADAS AL GOBIERNO DEBIDAMENTE CANCELADAS, Y DESDE ENTONCES, LAS UTILIDADES NETAS SE APLICARÁN AL FONDO DE DIVIDENDOS.

En cualquier tiempo podrá aplicarse el fondo de amortización al pago de acciones antes de su vencimiento, por medio de sorteos y a la par. Una vez pagada la deuda y cancelada la hipoteca, cesarán todas las obligaciones del Gobierno para el pago de intereses, amortización y principal, quedando libre la República de la garantía estipulada en este contrato sobre los derechos de Aduana.

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

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



Pintoresca sección de la línea

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

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

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

Artículo Diez y seis.—El Ferrocarril estará concluido dentro de seis años desde la fecha de este contrato, perdiendo, de lo contrario, la Compañía del Ferrocarril el depó-

sito de los quinientos mil pesos oro, o la parte que esté en depósito en la fecha que ocurra esta falta y todos sus derechos y acciones.

Si el azarzo proviniere de que la Compañía ha estado impedida de cumplir el contrato por efectos de revolución, guerra internacional, temblores u otras catástrofes naturales o epidémicas, será prorrogado el plazo, en estos casos, tres veces más del tiempo que haya durado la interrupción.

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

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

Artículo Diez y ocho.—Concluido el Ferrocarril, la Compañía lo explotará por un período de setenta y cinco años, expirados los cuales, el Ferrocarril, en perfecto estado de servicio, con todas sus pertenencias y demás propiedades, pasarán a ser propiedad de la Nación, sin ningún gravamen. Exceptúanse los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro del Stock preferido, cuyos dividendos se seguirán pagando en la forma estipulada en la cláusula doce, hasta que el Gobierno del Ecuador compra a su par las acciones de dicho Stock preferido; derecho de compra que se le reconoce al Gobierno, siempre que se hayan pagado todos los dividendos que le corresponden hasta el término del período fijado en este artículo.

Artículo Diez y nueve.—El Gobierno del Ecuador prestará a la Compañía del Ferrocarril toda protección antes y después de concluida la obra, y por todo el período de setenta y cinco años estipulados en este contrato; y en caso de que cualquiera propiedad del Ferrocarril sea destruída o deteriorada por molines o fuerza militar, promovida por ciudadanos ecuatorianos, la Compañía será reembolsada por el Gobierno de todo el monto de la pérdida del año sufrido, tan pronto como los perjuicios se justiprecien por peritos nombrados por ambas partes.

Artículo Veinte.—La tarifa del Ferrocarril por fletes y pasajes será acordada posteriormente entre el Gobierno y Archer Harman.

La tropa armada y de Policía conduciendo presos y en comisiones del servicio, pagará la mitad del pasaje de tercera clase. Los jefes y oficiales y demás empleados públicos, cuando viajen en comisión, pagarán medio pasaje de primera clase, previa presentación del respectivo pasaporte.

Todos los artículos pertenecientes al Gobierno y a las Municipalidades pagarán la mitad del precio de tarifa, y las órdenes para estos casos serán firmadas por la autoridad civil o militar del lugar de la procedencia de las personas o artículos.

Artículo Veintiuno.—Todos los puentes, correas, canales y caminos particulares que tengan que atravesar la línea del Ferrocarril, quedarán restablecidos tan pronto como sea posible por la Compañía, de manera que los propietarios no sufran perjuicio de consideración.

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

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

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

Artículo Veinticuatro.—Se pondrán trenes expresos, gratis, siempre que viajen el Presidente o Vicepresidente de la República o los Ministros de Estado.

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

Artículo Veinticinco.—En cualquier tiempo el Gobierno puede hacer suyo el Ferrocarril, pagando antes de su vencimiento el valor de las acciones emitidas; pero en este caso, si fueren pagadas antes de terminar quince años desde la fecha de este contrato, los Tenedores de dichas acciones recibirán un premio del diez por ciento sobre el valor de dichas acciones, en compensación de la pérdida que sufran al verse obligados a can-

celarlas antes del vencimiento. Terminado dicho período de quince años, el Gobierno tendrá el derecho de comprar las referidas acciones a la par.

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

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

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

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

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

Artículo Veintiocho.—Las Oficinas de la Compañía estarán situadas en la ciudad o ciudades que se acuerde entre el Gobierno y la Compañía.

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

El trazo y localización de la línea será aprobado por el Ingeniero en Jefe. Los rieles serán de acero, forma T, y no tendrán un peso menor de cincuenta libras por yarda.

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

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

Artículo Treinta y uno.—Dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.



La línea en Tixán

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

Artículo Treinta y tres.—Este contrato antes de ser obligatorio a las partes, será sometido a la deliberación y aprobación de los señores Peter Cooper Hewitt, T. H. Powers Farr y Archer Harman, y si éstos hicieren algunas observaciones, o rehusaren aceptar algunas cláusulas o condiciones, las pondrán en conocimiento del actual Jefe del Ejecutivo, en el término de noventa días fijos, quien contestará aceptándolas o rechazándolas, dentro de los sesenta días de recibidos los pliegos, a menos que no se llegue a nuevo acuerdo. Rechazado éste, se tendrá por insubsistente el contrato. Si espirados los noventa días, no se ha recibido noticia de la objeción a las condiciones estipuladas, se tendrá por ratificado el contrato en todas sus cláusulas.

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

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

Artículo Treinta y cinco.—Se entiende que Archer Harman y sus asociados son los siguientes capitalistas:

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

Leído que les fue a los señores otorgantes íntegramente el contenido de esta escritura, en un solo acto, a presencia de los testigos, y llenados por parte del Escribano los preceptos de la ley, se ratificaron en el contrato que ella contiene, y firman, siendo testigos los señores General Juan B. González G., Belisario L. Calisto y Julio Thomas, todos de este vecindario, mayores de edad e idóneos, a quienes igualmente conozco, de que doy fe. En este estado, y como el señor Archer Harman no conoce el idioma castellano, designó, en conformidad con lo que dispone el artículo ciento cincuenta y nueve, inciso cuarto del Código de Enjuiciamientos Civiles, por perito al señor Ramón Rafael Vallarino, quien, habiendo aceptado el cargo, intervino en la lectura de la escritura del contrato de Perito que acaba de leerse, y firma, de que igualmente doy fe. Autorizan al infrascrito Escribano para la inscripción legal de este instrumento, y firman, como se ha dicho, de todo lo que, asimismo, doy fe.

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

RICARDO VALDIVIESO.

Archer Harman. Ramón R. Vallarino.—Juan B. González G.—B. L. Calisto.—Julio Thomas.

El Escribano,
Francisco Valdez.

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

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

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

Dios y Libertad,

ELOY ALFARO.

Presenció su otorgamiento, y en fe de ello, signo y firmo esta segunda copia, en Quito, a veintuno de Junio de mil ochocientos noventa y siete.

El Escribano,
Francisco Valdez

VII

UBINAM GENTIUM SUMUS?

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

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

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

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

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

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

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

He aquí el momento en que cualquier ecuatoriano que no se llamase ELOY ALFARO, hubiera desfallecido.

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

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

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

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

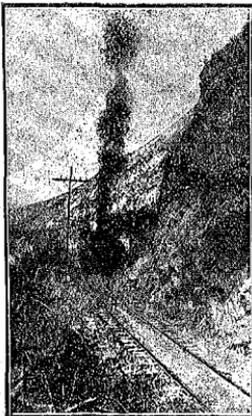
Archer Hurman, el brazo derecho de Alfaro, en la Empresa del Ferrocarril, fue quien salvó la situación en tan difíciles circunstancias. Aceptadas que fueron las modificaciones por el sindicato, volvió a Londres a salvar el crédito ecuatoriano.

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

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

Pero no es esto todo;

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



Una perspectiva interesante del recorrido de la línea

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

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

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

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

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

Esos son los robos de Alfaro y Harman!

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

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

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

VIII

MEMORIA DEL MINISTRO AL CONGRESO DE 1898

FERROCARRIL DEL SUR

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

En el anexo número 23, encontraréis inserta la escritura de transacción por la cual el 15 de Agosto del año pasado se hizo cargo el Gobierno del Ferrocarril, por el inventario que se halla publicado en el número 650 del "Registro Oficial". Por el decreto que se halla a continuación se nombraron todos los empleados necesarios para el servicio.

En el mismo anexo encontraréis los cuadros que ponen de relieve los ingresos y egresos, y el saldo de utilidad neta. Este saldo monta a una cifra bastante halagadora durante los meses de verano, y disminuye notablemente durante la estación de las lluvias, a causa de la semi-parálisis que sufre el comercio en ese tiempo, debido a la incommunicación del litoral con la sierra, por nuestros intransitables caminos de montaña.

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

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

El estudio concebido y trazo definitivo está concluido desde el kilómetro 20 hasta el empalme con la carretera de Sibambe. Últimamente se ha ocupado el señor Muller en rectificar el antiguo y pésimo trazo desde el puente de Chimbo hasta el kilómetro 20 indicado, como el primero de los trabajos de esta rectificación. El plano general del trazo se halla en el Ministerio de mi cargo, y los pormenores pueden verse en el informe del señor Muller, que va en el anexo número 28.

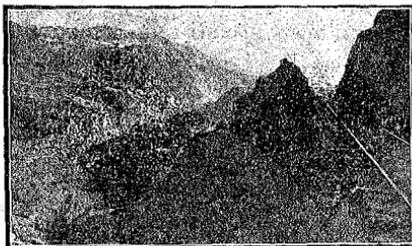
Pero el señor Presidente de la República no vió satisfechos sus deseos de impulsar el progreso del país, en todo sentido, con estos trabajos. Dos eran los modos de dar realidad a tan deseada obra; o trabajando lenta o paulatinamente, por cuenta del Gobierno y a expensas de nuestros escasos recursos,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

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

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

Cuando el señor Harman regresó de New York, para hacer aceptar, por parte del sindicato, el contrato aquí celebrado, ya se encontró con indecisiones y dudas invencibles, creadas por quien, por emulaciones o intereses privados, había hecho que los diarios de Londres dijeran que nuestro Ferrocarril no se podría construir con menos de 25 o 30 millones oro.

Y mientras el señor Harman luchaba impertérrito por disuadir y llevar el convencimiento en sentido contrario, aquí, a su turno, el odio político pintaba el negocio con los tintes más exagerados y lo consideraban no solo como inaudito, por oneroso, sino también como atentatorio de la autonomía nacional, y no como obra del Supremo Poder de la República, sino como un error imperdonable del Presidente o de quien os habla.



La línea en las inmediaciones de la capital

Por mi parte, he exclamado: ¡qué mucho, si a García Moreno también le traron de loco cuando inició los primeros trabajos de la carretera, y los mismos que hoy se empeñan en levantarle altares! Que no habría ferrocarril caro para el Ecuador, se tenía dicho por alguien que comprendía que en los tiempos que alcanzamos, los pobres no se humanan a vivir a expensas del maná del cielo. Los grandes bienes exigen grandes sacrificios, y el del dinero no pueden escatimarlo sino los espíritus apocados, que no alcanzan a comprender que el dinero se hace con dinero, y que es demasiado ya haber vivido cuatro siglos, pobres en medio de la riqueza, por no tener medio de explotarla.

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

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

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

Esta ligera reseña histórica, se halla comprobada con las comunicaciones dirigidas al Sr. Presidente de la República, por el Sr. Archer Harman y la Compañía del Ferrocarril.

La Compañía del Ferrocarril de Quito a Guayaquil, forma parte de la South American Railway Construction Company, que es la más acreditada constructora del ferrocarril en los Estados Unidos, reservándose aquella los suministros del material rodante. Al final del anexo número 26 hallaréis este nuevo contrato.

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

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

Tal es, honorables señores, la historia sucinta de todo lo gestionado con relación a la grande obra del Ferrocarril, por todos los ecuatorianos deseada, como el santo advenimiento de nuestra verdadera civilización y progreso.

No habrá himno comparable al silbato de la locomotora cuando reperentea entre los valles interandinos.

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

RICARDO VALDIVIESO.

MENSAJE PRESIDENCIAL AL CONGRESO DE 1898

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

Con fecha 9 de septiembre de 1897, se me hizo saber que se había formado la respectiva Compañía empresaria en Jersey City, siendo su representante el señor Eduardo Morley, y a este acto le conferí la aprobación debida.

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

Felizmente, el señor Harman conocía ya el país, y había tenido ocasión de palpar la justicia que caracteriza a mi Gobierno en todos sus actos, y desvaneció los temerarios cargos formulados; mas, para llevar adelante la gran empresa de una manera eficaz, era necesario remover el obstáculo de la llamada Deuda Externa, y, en consecuencia, los contratistas resolvieron comprarla, creyendo poder adquirirla al bajo precio que se había cotizado, y, con tal propósito, partió para Londres el señor Harman.

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

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

Aceptada la deuda al tipo de 35%, con 4% de intereses y 2% de amortización anuales, garantizados con rentas de aduana;

Pagar 6.000 libras por gastos;

Dedicar los fondos existentes del 10% a la amortización de la deuda reducida.

Esto tenía de ventaja de que, al formalizarse el convenio, la deuda quedaría reducida aproximadamente, a 200.000 libras; y el servicio po-

dría hacerse con parte del 10% de los derechos de exportación quedando el saldo para el Gobierno.

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

Sabéis, señores Representantes, que el Congreso de 1894 autorizó al Gobierno del señor doctor Luis Cordero, para un nuevo arreglo de los acreedores extranjeros, en lo tocante al pago de intereses y amortización, pero sin disminuir en dicho arreglo, el capital reconocido. En consecuencia, en marzo de 1895, celebróse el convenio correspondiente, y a no ser por el Decreto expedido por la Jefatura Suprema, el 14 de Mayo de 1896, habría quedado la Nación debiendo por muchísimos años, al rededor de 700.000 libras, a más de sacrificar inútil e indefinidamente el gravamen sobre Aduana, destinado a su cumplimiento; mientras que, por el arreglo de Harman, quedaría como he manifestado, rebajada la deuda a 200.000 libras aproximadamente, y el servicio reducido a su menor expresión.

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

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

Considero, por lo expuesto, muy seria y respetable la expresada Compañía, y si, por un acaso, obstáculos inesperados e insuperables, hiciesen fracasar la empresa, ninguna suma perdería con ello la Nación; pero tengo confianza en que la grande obra, redentora del Ecuador, se realizará durante mi administración.

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

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

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



La línea en la costa

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

ELOY ALFARO.

IX

CONTRATO MODIFICADO POR EL CONGRESO DE 1898

EN la ciudad de Guayaquil, República del Ecuador, América del Sur, a veintiseis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, ante mí, Santiago Vallejo, Escribano Público de los del número de este Cantón y testigos que al fin se expresarán, comparecieron los señores don Pedro Pablo Góñez, Gobernador de esta Provincia, a nombre y en representación del Supremo Gobierno, debidamente autorizado, por una parte; y por otra, el señor Archer Hutton, por su propio derecho y como apoderado representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito: el primero, vecino de esta ciudad y de estado casado; y el segundo de la ciudad de New York y de estado casado, mayores de veintium años, hábiles por derecho, con la capacidad necesaria, a los que de conocer doy fé; y para que se eleve a escritura pública, el señor Gobernador me presentó, como minuta, el siguiente documento:

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

Primera.—Los estudios preliminares y la localización de la línea del Ferrocarril de Chimbo a Quito, se harán por el Ingeniero de la Compañía, dentro de nueve meses contados desde la fecha en que se ratifique este convenio.

Aprobados que fueren estos trabajos por el Ingeniero que designará el Gobierno, procederá el de la Compañía a los estudios y localización definitivos de la línea del ferrocarril. Cualquiera diferencia que se suscitare a este respecto, se resolverá por un tercer Ingeniero nombrado por los primeros.

Los nombramientos de los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía, serán aprobados, respectivamente, por las partes contratantes. Sin este requisito no podrán entrar en el desempeño de su cargo.

Segunda.—Los bonos o títulos de acciones, gravados o hipotecados, serán marcados en el orden de series, con letras y números, y firmados por el Ministro de Hacienda y el respectivo empleado de la Compañía. En esta forma se entregará en depósito al “National Provincial Bank of England”, o al “The London Joint Stock Bank Limited”, o al “The London and County Banking Company Limited”, o al “Glyn Mills Currie & Company”; pidiendo un Agente de la Compañía del Ferrocarril peticionarse de la legitimidad de cada uno de los bonos. El Banco depositario no podrá entregar los bonos de la Compañía sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la misma; y al hacerlo, pondrá en cada uno de los bonos la anotación o contrasena convenientes, con la respectiva fecha. Sin estas formalidades, que constarán en los mismos bonos, no tendrán valor ni surtirán efecto los que entregaren. La comisión que cobraren los bancos para este servicio, será pagada por la Compañía. La emisión de los bonos se hará después de ratificado este contrato. Queda derogado el inciso primero del artículo tercero del contrato de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete.

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

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

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

Sexta.—El depósito de que habla el artículo cuarto del contrato de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete, se hará antes de que el Gobierno transfiera a la Compañía, el Ferrocarril de Durán a Chimbo.

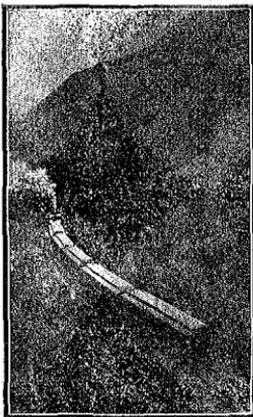
Séptima.—Al vencimiento de los setenta y cinco años, contados desde la fecha en que debe estar concluido el Ferrocarril, la Compañía entregará al Gobierno, sin indemnización alguna, los bonos cancelados del fondo (Stock) preferido de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro; y el Ferrocarril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

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

Los gastos de explotación se referirán solamente a la parte del Ferrocarril concluida y entregada al servicio público, a satisfacción del Gobierno.

Los sueldos comprendidos en dicha explotación, se acordarán y fijarán del mismo modo que la tarifa de pasajes y fletes. El número de empleados para la explotación del Ferrocarril, se determinará de acuerdo con el Gobierno.

Décima.—Para el reparto de las utilidades del Ferrocarril, y los efectos del artículo primero del contrato de 14 de junio, la Compañía emitirá, sin garantía alguna del Gobierno, un fondo (Stock), por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano, en acciones a la par de cien pesos cada una. Dicho fondo (Stock), se dividirá: 1º En un fondo (Stock) común de siete millones treinta y dos mil pesos, del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento, y a la Compañía las unidades restantes, o sea, el cincuenta y uno por ciento; y 2º En un fondo (Stock preferido) valor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado a Archer Harman y sus asociados, sus sucesores o sus representantes legales, en la proporción que se convenga entre ellos.—Una vez cubiertos, con las entradas del Ferrocarril, los gastos de explotación, conservación de la línea, intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada por el Gobierno, con el sobrante se hará el servicio del fondo (Stock) preferido de los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro que, en caso de no ser cubiertos en ningún período, se sumarán o acumularán para hacerlo con las utilidades de los períodos subsiguientes.—Después se hará el servicio de los dividendos del fondo (Stock común) de los siete millones treinta y dos mil pesos; y, en lo demás, se estará a lo estipulado en el artículo doce del contrato de Junio. Sea que las utilidades alcancen o no a cubrir los dividendos del fondo (Stock preferido) y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos o acciones correspondientes, a la expiración de los setenta y cinco años profijados anteriormente. Se entenderá sustituido con el presente artículo el veintiseis del contrato de catorce de junio, e insubsistente el inciso segundo del artículo diez y ocho del mismo contrato.



Convoy de subida

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

Duodécima.—Todas las obras, como estaciones, acueductos y puentes, serán muy bien construídas, a satisfacción del Ingeniero en Jefe de la Compañía y del Gobierno, los cuales darán informes cada tres meses. Si los Ingenieros no estuvieren de acuerdo en los informes, los mismos nombrarán un tercero que dirima la discordia. En todas las estaciones habrá el material rodante necesario, que será de lo mejor. Sobre eso también informarán los Ingenieros.—La gradiente del Ferrocarril no podrá pasar del trescientos, salvo los rarísimos casos en que, de común acuerdo, los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía juzgaren necesaria una gradiente mayor, que no podrá exceder del cuatro por ciento.

Cuando las curvas tengan menos de cien metros de radio, la gradiente no excederá del dos por ciento. Las curvas tendrán por lo común un radio de cien metros, y en ningún caso menos de setenta metros. Cuando las curvas sean en forma de S, cada curva estará separada por una línea recta de cuarenta metros, por lo menos.

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

Décima tercera.—En el artículo primero del contrato de catorce de Junio, y siempre que se hable de la persona que contrata con la Nación, se pondrá: "Harber Harman, por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito ("The Guayaquil and Quito Railway Company"); quedando, por consiguiente, suprimidos los artículos treinta y tres y treinta y cinco del contrato primitivo.—El inciso segundo del artículo décimo del contrato de 14 de Junio, dirá: "El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto fiscal o municipal".—Al fin del artículo catorce del contrato primitivo se agregará el siguiente inciso: "Lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior, no confiere a la Compañía o a quien la represente, la facultad de enajenar el Ferrocarril en ninguna de sus partes; salvo el derecho de hipoteca y los demás expresamente concedidos por este convenio y el contrato primitivo".—El artículo diez y seis del contrato de catorce de Junio, dirá: "El Ferrocarril estará concluido dentro de diez años, etc." y se suprimirá la parte que dice: "Si el atrazo proviniere, etc." hasta la conclusión del artículo.—En el artículo diez y siete del contrato primitivo en donde dice: "Se considerará resindido", se dirá: "se considerará resuelto"; y además, se intercalará lo siguiente, después de la frase anterior: "La pérdida del depósito y la acción resolutoria tendrán también lugar, si la obra se suspendiere por más de un año".—En el artículo diez y nueve del contrato primitivo, después de la palabra "justiprecien", se pondrá "legalmente".

Décima cuarta.—Se estará a lo estipulado en el contrato de 14 de Junio de 1897, en todo lo que no se oponga al presente convenio.

La Compañía ratificará uno y otro convenio dentro del término de noventa días, contados desde la celebración de la escritura del segundo. Vencido dicho término, sin que se hubiese hecho la ratificación, quedarán ambos contratos sin valor ni efecto.

Décima quinta.—Para los efectos de la base segunda y de las demás de este contrato, la ratificación prescrita en la cláusula anterior se otorgará y se acreditará por instrumento auténtico debidamente legalizado.—Dado en Quito, Capital de la República del Ecuador, a nueve de noviembre de 1898.

El Presidente de la Cámara del Senado,—M. A. Larrea.—El Presidente de la Cámara de Diputados,—José Luis Tamayo.—El Secretario de la Cámara del Senado,—Enrique Bustamante L.—El Secretario de la Cámara de Diputados,—Andrés Duarte Cueva.—Palacio de Gobierno en Quito, a diez y ocho de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—Ejecútese.—El Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo,—Manuel B. Cueva.—El Ministro de lo Interior y Obras Públicas,—Lito Cárdenas.—Es copia.—El Subsecretario,—Nicolás R. Vega.—Es copia de su original, que además de haberse insertado se agrega a la presente, al que me remito en caso necesario.—El oficio por el que se autoriza al señor Pedro Pablo Gómez, Gobernador de esta Provincia, para otorgar en representación del Supremo Gobierno este instrumen-

to, y poder que legítima la personería del señor Harman como representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, quedan agregados al Registro y forman parte integrante de esta escritura, por lo que se copiarán en los testimonios que se dicen.—Los otorgantes, esto es el señor Pedro Pablo Gómez, Gobernador de la Provincia, en representación del Supremo Gobierno, y el señor Archer Harman, por su propio derecho y por la Compañía que representa, ratifican en todas sus partes, la presente escritura, y a su cumplimiento quedan sujetas las partes contratantes en toda forma de derecho, renunciando las leyes y disposiciones que las favorezcan para desvirtuar en cualquier sentido al contexto de este instrumento.

Por cuanto el señor Archer Harman ignora en su mayor parte el idioma español, nombró de su intérprete al señor Alfredo Cartwright, de acuerdo con lo prescrito en el inciso cuarto del artículo 159 del Código de Enjuiciamientos Civiles, quien en prueba de aceptar su cometido, comparece juntamente con el señor Harman.—Leída por mí esta escritura, en alta voz, y enseguida por el señor Alfredo Cartwright intérprete nombrado, quien explicó al señor Harman el contenido de las palabras que éste no entendía, la ratificaron y aprobaron, suscribiéndola en unidad de acto, los otorgantes, el intérprete y los testigos de este domicilio, mayores de edad y libres de toda excepción señores Miguel Campodónico, Emilio Manuel Silva y Pedro Tola, a quienes conozco, y conmigo, de todo lo cual doy fe.—(Firmado).— P. P. Gómez.—Archer Harman.—Alfredo Cartwright.—Testigo.—M. Campodónico.—Testigos.—Emilio M. Silva.—P. Tola.—S. Vallejo.—Escribano Público.—Los documentos habilitantes mencionados en la presente escritura, copiados literalmente, dicen así:

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

S. VALLEJO,
Escribano Público.

X

LIGERAS APRECIACIONES ACERCA DEL CONTRATO

MODIFICADO el contrato en los términos en que consta en el anterior artículo, se imaginará el lector que se batían palmas en esta República desgraciada, donde se viajaba aún a lomo de mula por desfiladeros y precipios, siendo intransitables los caminos en invierno.

Pues, no sucedió esto: la guerra al Ferrocarril y al Gral. Alfaro subió de punto.

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

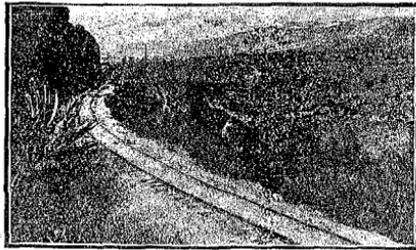
La gloria de Alfaro consiste precisamente en haber luchado con todo género de obstáculos.

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

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

Y no sería caro si el Gobierno hubiese entregado su valor en oro. Agréguese que el valor se ha pagado en papel, cuyo crédito representa los esfuerzos de Alfaro y Harman.

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



La línea en las cercanías de Quito

XI

SIGUEN LAS APRECIACIONES

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

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

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

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

"El Ecuador va a ser explotado por setenta y cinco años por los yanquis".

Esta aseveración le aturde a primera vista a un ecuatoriano, y se entiende, al ignorante.

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

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

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

¿Quién, pues, debe manejar nuestro ferrocarril trasandino?

Si le hiciéramos perder los derechos y acciones a la Compañía constructora aquí nos mancharía el ferrocarril?

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

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

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

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

XII

VIA CRUCIS

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

FERROCARRIL TRASANDINO

Durán, octubre 10 de 1902.

General Eloy Alfaro.

Guayaquil.

Mi querido General:

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

Me es grato decir que al dejar el Ecuador, los trabajos de construcción del ferrocarril progresan satisfactoriamente. La vía (track) está esta noche en Tixán Viejo; a una distancia muy corta opuesta a la población de Tixán, en donde el largo viaducto de acero número 51, va a colocarse. Este viaducto está actualmente desembarrándose del vapor "Cuzco" y el señor Beuret tiene una magnífica organización y hará todo esfuerzo posible para llevar adelante los trabajos de construcción.

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

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

De usted sinceramente

ARCHER HARMAN.

Guayaquil, Octubre 16 de 1902.

Señor Don Archer Harman.

Nueva York.

Estimado amigo:

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

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

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

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

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

Entonces se presentó a usted la oportunidad de hacer un buen negocio sin trabajar, entablando una reclamación internacional por el atropello de que era víctima; pero preferió usted atender a mis razonables observaciones, y suscribió con buena voluntad las modificaciones que arbitrariamente le exigían. Dichas modificaciones que consistían en la aclaración de algunos artículos del contrato principal, las habría aceptado usted, si amigablemente se le hubiera requerido a ello, puesto que todos estábamos interesados en determinar con la mayor precisión los derechos y obligaciones de ambas partes contratantes; pero el objetivo de mis enemigos políticos, que se encontraban en mayoría en las Cámaras Legislativas, fue destruir el mismo contrato para quitarle la gloria de esa obra gigantesca al Partido Liberal, actitud antipatriótica, que motivó el Mensaje, que, en 16 de Setiembre de 1898, tuvo que dirigir al Senado, para que la confabulación contra el contrato del Ferrocarril, que en la Cámara de Diputados se había tratado en sesiones secretas, se tratara en la Cámara Colegiadora en sesiones públicas.

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

De paso recordaré, que recién que aprobó la Asamblea Constituyente el Contrato Ferrocarrilero celebrado con usted, trataron mis enemigos políticos de hacerlo desistir



Variante de la cola Norte del zig-zag en "Chanchán"

de su propósito, ofreciéndole una buena cantidad, que rechazó usted; y que, para conseguir este objeto hasta se empeñaron con el señor Coronel James D. Tillman, encargo que rebusó el entonces Ministro Planipotenciario americano en Quito.

Deseariendo usted en la fe de un contrato público y en la honorabilidad de mi Gobierno, había comprendido en gastos considerables, para organizar la Compañía constructora, sin haberlo ayudado a usted jamás con ningún auxilio de la Caja Fiscal, y entrando en grandes desvíos para el fiel cumplimiento de su compromiso, especialmente con el numeroso cuerpo de ingenieros que estudiaba el trazo de la vía férrea.

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

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

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

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

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

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

El fracaso de los trabajos por la ruta conocida con el nombre de "Línea de Sibambo" fue un rudo golpe a la Compañía constructora.

Por un cúmulo de circunstancias anormales la Empresa estaba virtualmente arruinada sin culpa de usted ni mía. Para salvarla, fue preciso que mi Gobierno depositara toda su confianza en la integridad del carácter de usted. Así lo hicimos, protegiendo de manera justificada la impensada ruta del río Chanchán, inspeccionada y escogida por el Ingeniero Davis y por usted y la Empresa se salvó, salvando a la vez al Ecuador de un espantoso cataclismo económico.

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

En días supremos para mí alcancé a llegar el Ferrocarril a Alausí, evitando de esta manera que mis enemigos me descuartizaran materialmente. Antes la demora ha sido para mí un peligro inmenso. Ahora aplaleará usted y excusará lo impuntivo de mis gestiones urvidas, a fin de que la Locomotora coronara la antiplancie andina a la brevedad posible.

Expresaré mi sentimiento porque el valor de lo gastado entre Bucay y Guamote haya excedido en una gran cantidad a lo presupuestado, dato que me suministró primero el señor James S. Wright, el millonario filantrópico, accionista de esta Empresa, y después usted, señalando este exceso en dos millones de dólares.

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

En todos los tonos insisten mis enemigos en suponer muy caro el precio del Ferrocarril Trasadino, ajustado en 17,652,000 dólares en bonos, que ganan el seis por ciento de interés anual, y amortizable el capital en el transcurso de 33 años; debiendo aclarar, que, de la cantidad mencionada únicamente 12,282,000 dólares están garantizados por la Nación, y los 5,250,000 restantes tendrán valor a medida que avance el tren. La vía férrea recorre 300 millas, poco más o menos existiendo entre Bucay y Tixán trayectos, que rivalizan en dificultades con el renombrado Ferrocarril de la Oroya, que es el más elevado del mundo, ocupando el nuestro en esa escala el tercer lugar.

Aún cuando sepan mis apasionados enemigos que las primeras 138 millas del Ferrocarril de la Oroya han costado al Perú, 43 millones de pesos oro, y a Costa Rica su línea férrea (121 millas) de Alajuela a Limón cinco millones de libras esterlinas y que esos pueblos están contentos de haber obtenido el beneficio del ferrocarril, aunque les ha importado grandes beneficios, no se duran por voneidos en su antipatriótica labor.

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

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

Además, dejaré consignado en esta carta, que todos los valores desembolsados durante mi administración consistieron en 204.822 libras, 16 chelines, 8 pence, remitidas al Fideicomisario en Londres, señores Glyn, Mills, Currie y Compañía, para atender al servicio de intereses y amortización de los Bonos que se iban entregando a la Compañía, cuya cantidad consta en la cuenta corriente, cortada al 31 de Diciembre de 1901, que pasaron los Banqueros nombrados, y que se encuentra inserta en el Informe de Hacienda, presentado al último Congreso.

Recordaré para satisfacción de mis correligionarios, que la mayor parte de esa fuerte cantidad fué salvada de los improporribles gastos que demanda el estado de guerra, que atravesáramos.

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

De manera que, por 2'559.000 sucros tiene ya el Ecuador su línea férrea trasandina en las inmediaciones de Tixán, donde se encuentra hoy; y además, estoy informado de que la Empresa tiene material acumulado, suficiente para que pueda llegar el Ferrocarril hasta la ciudad de Ambato. Puede la Compañía enorgullecerse de la administración de usted.

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

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

Sin estos triunfos obtenidos por el ejército nacional, no habría tenido yo la satisfacción de felicitar con el alma a mi Patria, por los trascendentales beneficios políticos y financieros que le reporta el escalamiento de la Cordillera por el Ferrocarril.

Pasaré por alto otros puntos importantes para terminar esta carta. Creo pondrá usted su mayor energía para conseguir que el tren llegue a Guamoote a mediados de Enero próximo, a más tarde, como me lo ofrece usted. Yo tengo confianza en que el Ingeniero señor Bennet, tan moderado como inteligente y cumplido caballero, dará celeridad cumplimiento a las instrucciones y buenos deseos de usted.

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

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



Puente de acero sobre el río "Chanchán"

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

Deseo que la honrada conducta que usted ha observado en el Ecuador, sirva en la América Latina de noble estímulo para otros grandes empresarios, quienes a veces, a la menor contrariedad, se precipitan al campo de las reclamaciones internacionales, convirtiendo así cualquier gran proyecto de conveniencia nacional y de utilidad para las partes contratantes, en especulación desgraciada y aún punitiva, yo me congratulo en hacer a usted justicia.

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

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

Con mis mejores expresiones, repito me de usted,

Afectísimo amigo

ELOY ALFARO.

XIII

CORONACION DE LA OBRA

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

Más Alfaro y Harman, con la tenacidad que les distingue, no desmayaron en la empresa. Día tras día, a través de los obstáculos iban vencidos uno tras la línea; y la locomotora iba acercándose poco a poco a la Capital de la República. La prensa de oposición, dirigida por enemigos contumaces de la acción del liberalismo ecuatoriano, agotó todo el vocabulario inmundado de la diatriba en el combate a esta grande obra. Todos nos teníamos por perdidos y defraudados en nuestras esperanzas, al ver que Harman, ese carácter de acero, a causa de dificultades completamente ajenas a su voluntad, no había podido cumplir, en el plazo estipulado, con la totalidad del contrato.

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

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

En este estado de cosas la locomotora dejó escuchar sus pitadas a media jornada de Quito, en el pueblo de Tambillo. Este acontecimiento volvió la esperanza al corazón de los ecuatorianos, especialmente al de los descendientes de los gloriosos mártires del 10 de Agosto. Nadie dudó desde entonces de la consumación del ideal de Alfaro. El tren en Tambillo, el entusiasmo poderoso del Vicio Luchador, la constancia de Harman, hicieron renacer la esperanza en el pecho de todos los ecuatorianos. Por lo mismo el espíritu público, tomando todo su vigor y energía, se levantó imponente del uno al otro confin de la República. La reacción favorable al Gobierno comenzó a abrirse ancho campo en la patria ecuatoriana, a pesar de que ciertas gentes, tenaces en la concepción de sus proflitos fines, no se daban aún a partido. Todos los pueblos por el órgano de sus Municipios, levantaron su voz de gratitud y bondad al legendaria

Caudillo de la Democracia ecuatoriana, y comenzaron a organizarse y prepararse para el gran día en que la cinta de acero llegase a unir la Perla del Pacífico con la sultana de los Andes, la poética Quito.

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

Hé aquí la manera cómo uno de nuestros diarios, redactado por nosotros, describió la coronación de la obra, la llegada del ferrocarril a la Capital.

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

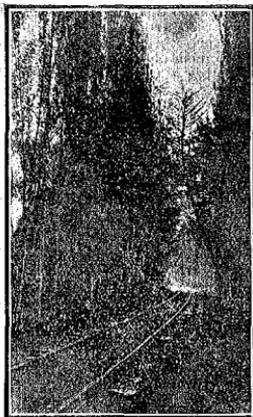
A semejanza anuncio, anuncio de grandeza y de gloria, las campanas de la ciudad rompieron en repiques entusiasmadores, que sacaron a las calles a una muchedumbre de ancianos y de enfermos, los que no habían podido ir hasta la estación del Tren; los primeros y los segundos, con los puños levantados al cielo, el semblante sobrecogido de gozo, gritaban con voz temblorosa y exaltada, bendiciendo al hombre que los había proporcionado tamaño dicha, de oír el sibido de la Locomotora que ha de atardecir a Quito eternamente.

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

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

"¡He ahí la llegada del ferrocarril!"

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



La línea en la Sierra

XIV

RESEÑA DE LAS FIESTAS

PARA publicar la completa, sería necesario un volumen.

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

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

Ha subido coronar sus ideales?

Los pueblos se apresuran a rendirle tributo de admiración?

Si resucitara Napoleón en la época de sus glorias en Europa o Bolívar en América, no tendrían mejor ovación.

Los tres días de fiestas han resultado estrechos.

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

Pues nunca como en esta fecha se ha realizado esta frase: de todas las provincias, de todos los cantones, de todos los municipios, de parte del Ejército, de la prensa, del comercio, de los institutos y las clases obreras, han caído como en lluvia las páginas de oro, las medallas inerustadas de brillantes y toda clase de obsequios destinados a inmortalizar al Caudillo de la Libertad, constructor del Ferrocarril.

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

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

"El Centro Radical Vargas Torres", obsequió con un album primoroso de autógrafos.

El Libro de Oro, es obra de la Prensa y los Municipios.

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

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

La aclamación de las multitudes, el grito general "excelsior", la palpitación del porvenir, en el corazón de la locomotora, es la mejor diana que ha resonado en los oídos del viejo guerrero, el convencido más sublime que hemos hallado en el camino, según la frase de Vargas Vila, el alma más generosa consumida por la fiebre de un ideal, y la conciencia luminosa que no se oscurece nunca. En aquel templo humano alzado a la libertad, el fuego del altar vacila, pero no se extingue.

QUITO Y EL FERROCARRIL

Quito la bella ciudad
de los Selvicos condenada
sólo a rezar y enclaustrada,
entre inmensa soledad,
cien veces la libertad
ha implorado con lamentos
más, sólo hoy a sus acenos
acude un gigante, el tron:
al que servirán de andén
los muros de los conventos.

Oh, Quito! sílida andina,
vas a despertar de un sueño
y al vaporarse el beleño
de tu mirada divina,
comprenderás, peregrina
víctima has sido, en el mundo,
y de tu seno fecundo
sólo son hijos leales
los odiados liberales
que arrasamos con lo inundo!

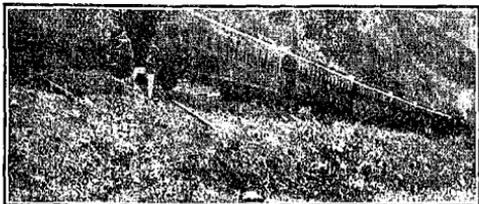
¡Oh, soberana princesa,
del Ecuador que os adora,
ya rasga el velo la aurora
que disipa la tristeza!
¡Gozad con tanta belleza,
y al renegar del ignavo
coronado a ese precario
varón que encarna la gloria!...
¿cuál ha sido nuestra historia?
¿cuál sería, sin Alfaro?....

Tus bravos Tenientes te aman,
 sus bayonetas relucen
 y al través del Iris lucen
 la gloria con que se inflaman!
 ¡Redención! es la voz que aclaman!
 ¡Redención! acaso es delirio?
 ¡Patria, pureza de lirio,
 si están rotas tus cadenas,
 es con sangre de sus venas
 con el ¡ay! de su martirio!....

Excelsior! la gloria canta
 el ara, está en el Pichincha,
 ora declina, ora se hincha
 el mar, al besar su playa;
 allí Alfaro, se levanta,
 Inmortal, entre fulgores
 y olvido y perdón son flores
 con que perfuma el santuario,
 pues, sólo donde hay calvario
 existen los redentores.

En la época de civilización de Grecia y Roma, Eloy Alfaro hubiera sido divinizado. Tócanos a los hombres de buena voluntad, endulzar por lo menos los últimos días de su existencia con el cariño y la gratitud que merecen sus sacrificios.

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



*El trece de pasajeros, trepando la montaña,
 en su máxima gradiente*

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

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

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

¡Jamás el crimen ha partido de manos de Eloy Alfaro!...
 ¡Gloria a su nombre!

EL VIEJO LUCHADOR

ALGUNAS DE SUS EXPRESIONES INOLVIDABLES

Vuestro triunfo habéis querido solemnizarlo llamando al proscrito que en lejanas playas bregaba desesperado por venir a compartir con sus compatriotas los peligros y glorias de la jornada. Algo tarde he llegado. La parte más difícil de la contienda la habéis consumado ya denodadamente. Lo que falta por hacer reviste carácter secundario para mí. Cualesquiera que fuesen las emergencias que pudieran surgir, considero inevitable el triunfo de la santa causa que defendemos. Con mi cabeza respondo de la victoria que en definitiva nos dará paz con honra.

(Proclama a los guayaquileños, de 18 de junio de 1895)

Yo para todo me alcanzo; no es ocupación despreciable enseñar a nuestros compatriotas infelices que todos tenemos iguales derechos. Quizás nunca hablaron con el Presidente las personas que ahora se agolpan por hablarme.

(Vida y muerte de Eloy Alfaro).

La doctrina liberal impone el deber ineludible de respetar la creencia de toda persona, y de amparar y de rodear de garantías el santuario de la conciencia humana. La tolerancia más amplia; el respeto más ascendrado al derecho ajeno, el acatamiento más profundo a la fe de todos los asociados son la base del liberalismo y la norma de una política conciliadora y acertada. La grandiosa misión del Partido Liberal consiste precisamente en romper toda traba de la conciencia, en extirpar toda opresión del espíritu humano, en hacer práctico el derecho irrestricto de adorar a Dios, según las creencias de cada cual, y es por esto que combate todo fanatismo y condena en lo absoluto toda tiranía religiosa.

(Mensaje a la Convención Nacional de 1906).

Con el arma al brazo, entre el fragor de la guerra civil, arrojando el dicterio y la infamación, ha construido el Gobierno Radical, ese ferrocarril que une las cumbres de los Andes con las orillas del mar, ese ferrocarril que ha empezado a derramar bienes sobre los pueblos y que extendiéndose y ramificándose más tarde expulsará del territorio de la República los últimos restos del tradicionalismo, tan opuesto a la cultura nacional.

(Mensaje al Congreso Nacional de 1909).

ELOY ALFARO



Impreso por Alberto Lema M. Fotografado Guerrero Urua.

**"EL HEROE DE LA ESPADA; EL HEROE DE LA IDEA; LIBERTADOR;
SOLDADO; Y, SOÑADOR".**

NARRATIVA DEL DIABLO

AÑO XII

QUITO.—JUNIO DE 1933

Nº 83

LOS VEINTE Y CINCO AÑOS DEL FERROCARRIL DEL SUR

EXISTEN en los epopéyicos anales de la historia ecuatoriana, fastos humanos, guerreros, políticos, civilistas o sociales, que por la fuerza de atracción que irradian, son como los faros erguidos en los piélagos de esa misma historia, que, en el decurso indefinido de los tiempos, alumbran con la luz de su significación, el camino, ilímite también, por donde van, renovándose, repitiéndose, sujetas a las leyes eternas de la vida y de la muerte, las generaciones humanas.

EXISTEN hechos que honran nuestra historia. Hechos con cuyo recuerdo se honra también, y se exalta de sentido orgullo —orgullo por lo que hay de superación humana en ellos— nuestro espíritu nacional. Entre esos hechos, quizás relegado por una idiosincrática modalidad de nuestro carácter, perdido en la grandeza de su importancia, sin que se estudie, tal vez, su verdadera significación, ha permanecido éste —que quisiéramos verlo como una síntesis de todas nuestras gestas patrióticas, políticas, y culturales— de la obra y existencia del Ferrocarril Trasandino. El pensamiento y la conciencia ecuatorianos, han de coincidir, sin embargo, en señalar a la obra del Ferrocarril, todo el relativo progreso al que hemos llegado, y ha de señalarlo, además, como el factor poderoso de nuestra civilización.

EL ha sido, en verdad, durante los veinte y cinco años de su existencia, el único y práctico vehículo por donde han subido, desde las orillas lejanas del mar, hasta nuestras frías latitudes, las voces, en otra hora desconocidas e inescuchadas, de las demás civilizaciones continentales. El ha sido el más formidable y poderoso nexo que, eslabonando, no sólo geográficamente los diversos sectores de la unidad ecuatoriana, sino, más aún, estrechándolos comercial, social y etnológicamente, nos ha puesto en comunicación, en conocimiento con las demás naciones americanas y el resto del mundo.

ANALIZANDO desde esta cumbre del cuarto de siglo de existencia del Ferrocarril del Sur, la acción transformadora y vitalizadora que ésta ha ejercido en la vida ecuatoriana, tenemos necesariamente que reconocerle, si no todos, quizás los más grandes beneficios que la civilización moderna sopla por todos los rincones de la tierra, de los cuales, nosotros, como entidad humana que somos, y en la relatividad de nuestras posibilidades, hemos sido sus usufructuarios.

NECESARIO es, pues, para comprender y apreciar en toda su vasta significación y trascendencia, el valor invaluable de la existencia de la Empresa del Ferrocarril del Sur, estudiar, sino su historia mismo, que por lo demás, bien escrita se halla y consignada en uno de los documentos impererece-

deros que nos legó el gestor de la obra magna, don Eloy Alfaro, recordar, por lo menos, cuánto sacrificio, cuánto esfuerzo humano, y cuántos, en fin, abnegación y patriotismo demandaron su concepción y su realización. Esta, como toda empresa de grandes alcances, combatida fue en principio, y no sólo por la incauta y casi ciega opinión pública de aquellos tiempos, sino también, por los partidos doctrinarios de entonces: el conservadorismo, recién abatido, y el liberalismo, campante en los nuevos horizontes del republicano político del Ecuador.

CUANDO el 25 de Junio de 1908, la locomotora, arrancando desde las tranquilas y azules orillas del Guayas, avanzaba reptante por entre las espesuras tropicales, ya horadando las entrañas graníticas de los Andes, violando, a veces, la inmaculada blancura de sus nieves, descendiendo, otras, a los abismos de la cordillera, y, empinándose, de nuevo, llegaba a las hiperbóreas alturas de Quito, maravilloso fue el asombro y la espectación de las multitudes ecuatorianas. Aquello francamente fue un milagro. Pobre, abatido, sumido en la sombría realidad de su vida, el Ecuador, sintió, entonces que una corriente tonificante de vitalidad, se esparcía por su cuerpo y el cuerpo de su espíritu, envueltos todavía en la desvaída capa colonial, y atormentados ambos, con la obscura pesadilla del vuelo, taimado y agorero, de los cuervos garoianos, que sembraban cruces de dolor en la diafanidad de nuestros cielos equinocciales.

ENTONCES, sólo entonces, despuntaron para el Ecuador las albas de su verdadera existencia. Entonces es cuando él nace a la vida—como tiempos ha, sus hermanas de origen— de nación civilizada. Surgen las actividades industriales y comerciales, que culminan, ya en el mutuo intercambio interprovincial, ya en el escape de sus productos hacia los mercados de las naciones vecinas. Y surge con esto, también, la realidad de la economía nacional. Surgen las explotaciones de nuestras fuentes de riqueza; y, por lo mismo, adviene la acumulación de la riqueza individual. La misma vida de los pueblos por donde el Ferrocarril pasa, se transforma, cambia, cambiando, modernizándose, culturizándose sus costumbres y sus métodos de existencia. Con todo esto, tan asombrado se hallaba el pueblo ecuatoriano que no pudo mirar, de pronto, su propia transformación, la que consistía en haberle sacado de su apatía e inopia, prodigándole, en cambio, nuevas orientaciones de vida, en todos los órdenes, económico, cultural, social, político, etc.

Y ESTA era la obra, en síntesis, de un sólo hombre! Un hombre dotado de excepcionales virtudes y de raros talentos. Un hombre cuyo espíritu lleno de generosidades y de altos propósitos, y de la más pura pasión patriótica, se prodigó, hasta la inmolación misma, por el engrandecimiento de su país, por el civismo, la educación, la economía, el bien individual y colectivo de su pueblo.

JUSTO es, pues, que ahora, al cumplirse los veinte y cinco años de vida del Ferrocarril del Sur, lapso en el que, nosotros, los ecuatorianos, hemos venido, día a día, palpando y sintiendo íntimamente sus beneficios, reconozcamos, una vez más, el bien que debemos al grandioso espíritu de su gestor y propulsor, el General don Eloy Alfaro. Justo es que rindamos el más sagrado homenaje a su memoria. Pero no envanezcámonos, ni con el bien material que el Ferrocarril representa y representará siempre, ni con el maravilloso ejemplo de vida del grande hombre, que sólo es un paradigma de grandeza humana; sino, llevando el aporte de nuestros propios entusiasmos y esfuerzos, de nuestras aspiraciones políticas, civilistas, sociales, económicas, a la construcción de la gran obra, inacabada siempre, de nuestra nacionalidad ecuatoriana. Porque esto es lo que quiso y a lo que aspiró, a través de todo, el genio de Alfaro: la civilización y el bienestar de su Patria. Y no habrá forma más digna de honrar su memoria, que la de seguir, en todos los órdenes, las huellas luminosas de su pensamiento y de su espíritu.

ARCHER
HARMAN



Ciudadano americano de amplias capacidades y de la energía espiritual de los hombres superiores para quienes no existe la palabra imposible. Fue el complemento de Eloy Alfaro en la concepción y realización del Ferrocarril del Sur, la obra magna que orientó las actividades del país a la conquista del progreso material y moral de los ecuatorianos.

EXCELSIOR

AL
SEÑOR
GENERAL
DON
ELOY
ALFARO

EN LA
INAUGURACION
DEL
FERROCARRIL
DEL
SUR

Desde la margen del undoso río
Que triunfos, glorias rumoroso canta,
Empiende audaz su marcha atronadora
La rauda, la febril Locomotora
Y al Condor sorprendido se adelanta.

De ignorancia no puede el exorcismo
Detenerla en su vuelo soberano,
Con que salva el desierto y el abismo.
Miradla en su ascensión! por donde quiera,
Recibe la ovación de los volcanes,
Y de la cumbre andina se apodera.

La admiro en este día; poderosa,
Bajo la piel de acero refulgente,
De la impulsión la fuerza misteriosa
En sus entrañas férvidas se siente.
A ella las ruedas con afán adseritas,
En rotación eterna encuentran rumbo
En las dos paralelas infinitas.
¿Qué importa que el penacho dividido
Suba al desgaire por vigor del viento,
Si el viento queda atrás como vencido?

Salve, nuncio de paz y de esperanzas!
La ciencia llevas, por la ciencia avanzas
Al arte y a la industria abriendo paso.
A tu soplo flamígero al oceso
A no tornar se ahuyenta
De secular inercia sombra vana.
Hoy la Costa gentil, la Sierra ufana
De fraternal amor en el exceso
Confunden su existencia dulcemente
Con el futuro lazo del progreso.
Bien! por la heroica Quito,
Oculta huf del Ande!
Hoy su ventura por el mundo expando
El yugo al quebrantar de la distancia.
Su antigua gloria intensa
Se iguala en lo inmortal a esta obra inmensa
Que ha arrollado en su marcha lo imposible
Con el arma del Genio: la constancia.

CELIANO MONGE

ELOY ALFARO

ALEJANDRO ANDRADE OUELLO

EN el crisol de la lucha y de los sufrimientos se depuran las almas. Después de este lento pero salvador martirio, en el que, como en una hoguera, se queman hasta las últimas escorias e impurezas, las pasiones, hijas del aplauso exagerado; los insultos, brotes del odio ciego, nacen los hombres y los pueblos a mejor vida, educados en la escuela de los dolores, de los combates morales, de las resistencias físicas y de la amarga experiencia. Al fin, llega la hora de la reparación y de la justicia para los individuos y las colectividades. El hombre abatido, blanco de la inquina, árbol caído para pasto de rudos leñadores, se yergue. Entonces, cual tromba marina, la energía nacional se levanta con el libro de la historia en sus manos: su cólera inunda a los perversos, ceba a pique la nave de los corsarios políticos; su santa cólera barre las dunas movedizas de la costa engañadora y se precipita contra los peñascos que obstruyen el camino del progreso, que cierran el puerto de la felicidad de la República; su gratitud, magna como su indignación, canta igualmente, con voces resonantes, los méritos de los buenos ciudadanos.

Epocas ha habido de prueba. Tenaces han sido las resistencias de amigos y enemigos. La querida nación ecuatoriana ha presenciado las boqueadas del régimen antiguo, que, al despedirse, ha lanzado gritos desgarradores y ha escarnecido a la libertad y a sus representantes. El turbión de la prensa todo lo ha enfangado. No ha fulgurado tersa la libertad, sino el libertinaje.

Y en esa tremenda marejada, han naufragado muchas reputaciones. Algunos sufrieron en silencio el pausado desgarramiento de sus entrañas y vieron, al parecer impasibles, el triunfo de los periodistas perversos que pasearon, como Atila, su horda de calumnias, bajo cuyos brutales cascos a las veces no vuelve a retoñar ni una brizna de honra. ¿Por qué, de una parte tanto desbordamiento de la prensa? ¿Por qué, de otra, defensa tan in noble y ridícula? ¿Por qué la tolerancia personal en los fracasos de las santas reputaciones? ¿Por qué la contienda desesperada y como de fieras en unos pocos, y en los restantes, los impasibles y antipatrióticos espectadores, actitud tan pasiva, tan poco sancionadora?

Por qué se está operando el depuramiento de la idea; porqué está formándose la escuela del periodismo. Ya los diarios saldrán del crisol límpidos y victoriosos, sin estocadas a la persona, sin propalación de los secretos dramas del hogar, sin satánico sarcasmo, negras invenciones ni desapiacibles intolerancias. Con más hábito, con más noble ejercicio, conocerán sus imperfecciones; contarán cuántos son sus malos hijos que con cuatro líneas quieren consumir asesinatos morales o derrumbamientos de la patria. Mañana vendrá la calma, la bendecida reuención de cordura para el periodismo. Entonces la escoria habrá desaparecido. Con labor de seloc-

ción, separando a los miembros de la prensa honrada de la indignante mercantil, a los buenos ciudadanos de los malos, en el concepto y estima sociales, sabrá el país quienes fueron los incontaminados de bajo adulo o cínica mentira. Los protagonistas de la charla nociva, de la dentellada ruín se esfuman ya.....

En uno y otro campo, la libertad, en estos difíciles momentos, ha abierto sus arcas tentadoras. ¡Cuántos, con la falsía en los labios, y el odio en el corazón, han acudido a manchar su conciencia; cuántos han puesto las manos en los tesoros sacrosantos del pensamiento! Pero el pueblo los vio, los conoce ya, no los olvida. La justiciera historia, ajena a las parcialidades, se levantará a decirles con energía: "¡Confundíos oh, menguados periodistas, que no sois dignos de mezclarlos con la gente de bien!" El infortunio, que pone en tortura a los espíritus, suele afligir también a las naciones. Son indispensables las horas de prueba para los apóstoles y las sociedades:

Un venerable anciano, en el ocaso de su vida, cuando las rígidas saetas de setenta inviernos se iban clavando en su corazón; en la época, vecina al sepulcro, en que todos descansan y por doquiera hallan respetos y sonrisas.—Eloy Alfaro—trabajador infatigable a pesar de sus canas y de sus dolencias, fue víctima, aún después de su martirio, no ya sólo en la radiosa vejez, de las despidadas mordeduras de antiguos amigos y de irreconcilia-



Vista panorámica de la ciudad de Quito, que, como las demás ciudades de la República, recibió el impulso progresista y civilizador de Eloy Alfaro.

bles enemigos, unidos en una sola idea, en la del ataque descomedido al viejo e histórico General, que en su larga vida tiene páginas de luz junto a errores y sombras propias de los humanos, disculpables quizá, si se analiza el medio ambiente y si, con serenidad, se estudian, las circunstancias en que el indomable soldado combatió contra viento y marea.

De este modo, la historia mañana podrá escribir dos páginas diametralmente opuestas en colores, la una, negra, trazada por la implacable oposición, por la ira de secta; la otra, blanca, pintada por el entusiasmo de partido, por la rara lealtad al caudillo liberal.

La historia, en su eterna balanza, pesará los hechos, graduando virtudes y culpas. Ella nos dirá, con la mano en el corazón, cómo se produjeron los fenómenos de la aversión y simpatía, las corrientes en pro y en contra de Alfaro; el haberle llamado algunos, cuando descendió por primera vez del solio presidencial, cadáver político, y otros, jefe indiscutible de un partido de progreso, aunque jefe muy tolerante que no desarraigó férreamente el cáncer religioso que envenenaba la política.

Ningún gobernante ha sido en las crónicas ecuatorianas tan combatido como Eloy Alfaro. Golpes hereálicos de maza sobre su cabeza, aluviones de deserción encima de su nombre, huracanes de rencor contra su persona. Ahí el no perdonarle ni los actos más indiferentes; ahí el contarle matemáticamente los días de su existencia; ahí el no reconocerle ninguna intención de bondad o de estímulo; ahí, minuto tras minuto, el ansiar que sus restos sean devorados por el fuego, que se hunda en la nada, que le coman

los gusanos. ¡Oh, el monstruo, el abominable, el execrado! La maldad triunfó un momento: su cuerpo fué a la hoguera; pero su alma surgió depurada y perennal.

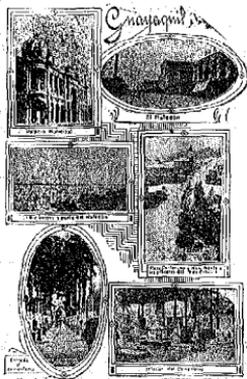
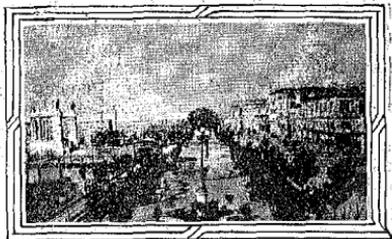
Pero ningún político también, en solemnes momentos históricos para el Ecuador, ha recibido de tirios y troyanos, de azules y rojos, más aplausos, más endiosamiento. Recordad el arribo del ferrocarril a Quito: las Municipalidades de toda la República escribieron en páginas de oro su nombre y formaron con estas preciosas hojas un libro; diversas agrupaciones le enviaron obsequios de valía, y el Ejército nacional le condecoró con ingente medalla artística cuajada de brillantes. Durante dos largos días, en pomposa sesión, le estuvieron entregando tan riquísimas prendas, con sendos discursos, literatura encomiástica que llenaría volúmenes, a los que contestaba en frases concisas y expresivas. Recordad de igual modo el mes de Abril de 1910, en el cual Alfaro llegó a la apoteosis, loado por todos los partidos, con ocasión de los disturbios limítrofes con el Perú. Por calles y hogares, un sólo nombre era pronunciado con júbilo y respeto como fundada esperanza de salvación; el de Alfaro. Su viaje a la frontera acabó de sublimarle. Y en verdad que se humedecía de ternura y entusiasmo, la pupila, al contemplar al ilustre anciano con su tradicional sombrero de Jipijapa, su pañuelo de seda roja al cuello, su espada corta al cinto y su revólver al bolsillo, sencillamente dispuesto al combate con más bríos que un doncel de catorce primaveras. Y era el Jefe del Estado un varón enfermo, consumido por la lucha y los sufrimientos, agotado por el exceso de labores, con más de medio siglo de duros inviernos a cuestras, quien se ponía enérgicamente en acción, impulsado por su fuerte alma de espartano. "¡El viejo dará el triunfo!", murmuraban todos con inquebrantable fe, y el soplo de este gran carácter infundía aliento a todos los corazones. ¡Qué épicos momentos aquéllos! El homérico cuadro se desvaneció como pompa de jabón; cesó el himno y se oyó el rugido de la ola política. Pasó la garibaldina visión: Alfaro volvió a ser el Leviantán espantable... Decoraciones fantásticas de dramas orientales no experimentan cambios tan súbitos. Se le niega hasta la victoria reinante de la inhibición del real árbitro español en el arreglo limítrofe con la República del Sur, terca a confesar nuestros palmarios derechos.

QUITO
El gran Paro
la Independencia



¿Dónde la explicación de estas veleidades de la simpatía y el cariño? Si los ditirambos nada dejan, tampoco los tremendos insultos pueden servir de fuente de la historia. Pero, en el fondo de la hojarasca, detrás del oropel, algo queda que es reguero de luz, huella reveladora, dato para los anales de una vida.

Si la tenacidad en la pelea da derecho a llamar al testarudo combatiente "viejo luchador", justo el calificativo que durante tres lustros han dado a Alfaro, varón enaltecido por don Juan Montalvo. Si como incansable *montonero* supo desafiar desde adolescente la ira de los gobernantes; si curtó la bronceada piel con los vientos del destierro; si, como alta cima, cubrió



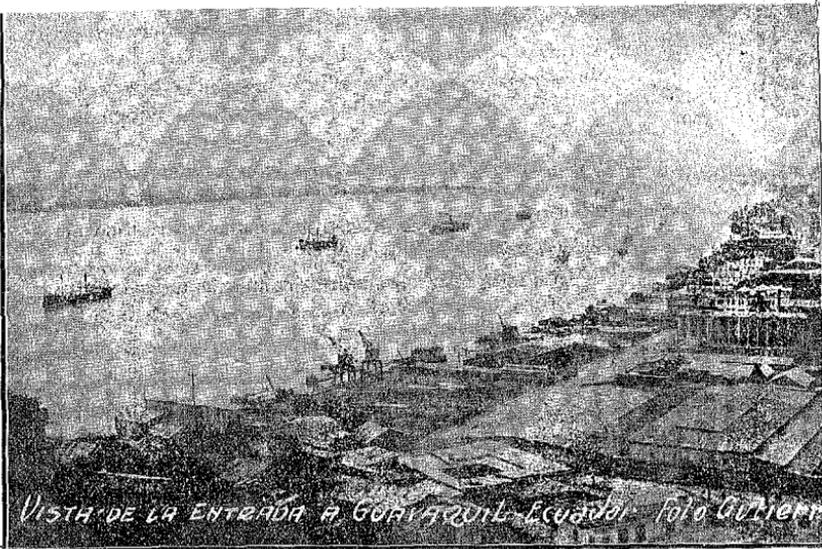
la abrasada cabeza con la nieve de los años, algún rastro debió de dejar este hombre en la historia. Para Alfaro, de costumbres catonianas —nadie en la ceguera pasional ha osado herirle por este anverso invulnerable— los dolores, las privaciones, lejos de la patria en tantas playas extranjeras. Impertérrito, sereno, retempló su alma con el clarín de las batallas; se embriagó con el humo de la pólvora, único incienso que habla ofrecido a la diosa libertad; jugó su vida en mar y tierra entre el bramador de los ca-

ñones y el huracán de fraticidas proyectiles. ¡Cuán bella esperanza para las multitudes! Qué ilusión tan apetecida, allá por los años de 1895, para todos los que, sin distingos jesuíticos, se decían liberales!

¡Oh, cuán dulce alcanzar el ideal soñado!, cantaban los turiferarios. ¡Oh, cuán grato conocer al héroe legendario!, exclamaban cien y cien improvisados prosélitos.

El pueblo de Guayaquil le llamó, en una espontánea erupción de patriotismo. Vino de la lejanía —desde la América Central— a hacerse cargo de los destinos de la patria que voluntariamente le ofrecían miembros conspicuos de un partido que había sido lustros de lustros execrado. Era el caudillo único de las libertades públicas, el patriarca de una familia malde-

cida. ¡Tanto había sufrido, tanto había luchado, tanto resonaba su nombre por la América, tanto habían escrito acerca de él, tantos himnos le habían dirigido poetas y cerebros pensadores, como Rubén Darío que fue personalmente a conocerlo en Liza, Vargas Vila que le inscribió entre los *divinos*, Juan de Dios Uribe, el orador fogoso, que era muy justo, que agrupándose en torno a su bandera los que gustaban de modernas doctrinas, se le confiara el estandarte de la libertad, a fin de que él lo tremolase, con igual desenfado que en los campamentos, en el palo mayor de la nave capitana—el Estado! A gusto de todos sus correligionarios empuñó las riendas del gobierno. El titán, el coloso, el semidiós, fue poco a poco haciéndose familiar. Muchos abusaron de su bondad ingénita. Se le pudo conocer de cerca, se



VISTA DE LA ENTRADA A GUAYAQUIL, ECUADOR. Foto Guinetti

llegó a palpar sus actos, a auscultar su corazón gigante, a percudir ese cuerpo que parecía inmortal. Con mayor confianza, pues a todos abrió sus brazos, le miraron de hito en hito. El ídolo es de barro, gritaron los enemigos. ¡Oh, abrumador desencanto!, exclamaron los descontentos. Solo unos pocos han permanecido fieles a la veneración de antaño. Aquiles fue vulnerable sólo en el talón. Nadie se ha atrevido a atacar la moralidad privada de Alfaro. Muchos escarnecieron su magnanimidad; conservadores y liberales explotaron la mina de su prodigalidad regia, metiendo las manos con avidez en los bolsillos repletos de oro del generoso mandatario. ¡Cuántos le saquearon para después darle candela! Su magnanimidad fué su dogal; pudo arrancar de raíz el cáncer religioso, la coyunda del Vaticano, la férula jesuítica de la enseñanza, y no lo hizo: tal su sentencia de muerte.

Una fracción del partido liberal rezóle responsos y le enterró políticamente. Como veían que se acercaba a su ocaso, muchos de sus antiguos aduladores que habían sacado la tripa de mal año, le maldijeron, haciendo gala de su odio. Sus mismos prosélitos le volvieron caras y le desobedecieron en 1901. Su mismo Congreso no le hizo buena atmósfera. Tanto le aborrecían, que de ahí vino la popularidad del General Leonidas Plaza, Teniente de Alfaro, como Vargas Torres, como Flavio Alfaro, como Valverde, y cion más. El odio al ilustre caudillo liberal fué el bautismo de Plaza, hechura también de Alfaro. Cristianizado así, pudo recibir el sacramento que imprime carácter—la Presidencia de la República.

Despréndese lógica pregunta hasta en boca de los niños: ¿por qué volvió al Poder y con aplauso general un hombre tan desprestigiado? Fue una revolución rápida, la más breve y cómica de la República, que un autor nacional la calificó de campaña de veinte días. En breves horas ¡oh psmo! el Gobierno Constitucional de don Lizardo García se derrumbó sin estrépito como un castillo de naipes, como cosa de juego.

Los hombres no son enciclopedias vivientes ni son aptos para todo.

Ilustres literatos, comerciantes honrados y sagaces, abogados diestros para salir con brío del laberinto de los pleitos, poetas, y soñadores con alados versos serios y jocosos, no han servido, en la práctica, para gobernar, por faltarles toques administrativos, ciencia de hacienda, don de gentes.

Don Lizardo García, persona respetabilísima, mercader probó, no fué apto para el mando. Desconfiaba de todos, no conocía a los hombres, era

débil en el manejo de los hilos políticos que requieren tino a veces, energía siempre. Recibía agratamente a los jefes del Ejército, a muchos de los que no conoció ni de vista.

—Quien va a hacerse matar por este hombre, salían murmurando, después de la entrevista de estilo, algunos militares de graduación subida.

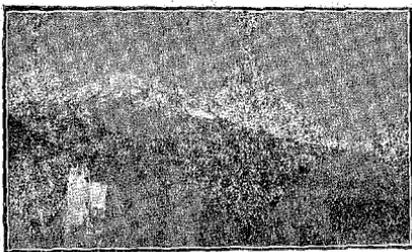
El país comprendió que atacar a un Jefe de Estado sin experiencia ni genio para tal, no era atacar un derecho ni obrar de torcido.

Por tanto, tirios y troyanos, azules y rojos, apoyaron la revolución rápida. García tuvo grande ejército y juventud escogida: pero careció de prestigio y de resolución firme. Por esto, con tan excelentes elementos, cayó vergonzosamente, en una fugaz campaña de ineptitud y desconcierto.

La razón, la ley, el orden estuvieron de parte de García; pero la acción el arrojo, el ansia de mejoramiento de parte de Alfaro que inició su campaña de un modo casi milagroso, evadiéndose de Guayaquil con cuatro leales.

Las revoluciones son estallidos populares, huracanes de las masas, gritos de la gran mayoría nacional que, sintiéndose atropellada, trata de recobrar su dignidad, o, considerándose víctima del engaño, quiere probar que conoce sus obligaciones y acaricia altos ideales. Los pueblos hacen las revoluciones. Estos grandes movimientos vienen

en nombre de una idea, de un credo, de las nobles consignas, de los pretextos colosales que deslumbran al rebaño plebeyo. Las revoluciones enarbolan un estandarte más o menos vistoso y cantan un himno capaz de entusiasmar a numerosos ciudadanos, a diversos partidos, a considerable gente, cual si oyese una nueva Marsellesa: son resonancias de la voz popular, ecos de algo que perdura y se vuelve comprensible, simpático. La transformación política y social de



Un aspecto del Rey de los Andes.

1895, por ejemplo, fue una verdadera revolución. Se levantó sobre la causa de la justicia, cimienta de los pueblos. La de 1906 no fue propiamente revolución, aun cuando, por la elasticidad del vocablo, se le llame así: fue un cambio vertiginoso de escenario. ¿En qué se apoyó? El Presidente García tuvo la mayoría de las bayonetas, pero no la fe en una administración liberal y civilizadora. Alfaro la tuvo y triunfó como por encanto, presentándose como protector de las ideas liberales que estaban en peligro en manos de indefinidos y pusilánimes; como amparador de su magna empresa del ferrocarril que iba a ser combatida.

Se le llamó el peor de los piratas que había tomado por asalto el poder, arrancándolo violentamente de manos de quien lo había adquirido por la vía de la constitucionalidad y con las formalidades protocolarias; pero el tiempo, si no justificó, hizo olvidar el terrorismo despertado por el Viejo Luchador: la época necesitaba un hombre de hierro que inspirase confianza, una voluntad firme, que trabajase sin descanso. Cuatro años más tarde, el problema limitrofe transformó a Alfaro en un escudido. El Perú ganaba terreno, su hábil diplomático conseguía en España partidarios resueltos para su injusta causa que se la doraba maquiavélicamente. Alfaro obtuvo que el Ecuador se electrizará al conjuro mágico de la chispa del patriotis-

mo. El anciano generoso viajó a la frontera y movilizó tropas. Dió ejemplo de energía, de abnegación y de valor indomables. A él se debió la inhibición del real árbitro español, dispuestos a partirnos por el eje, a causa de las tramoyas peruanas. ¿Qué habría sido del Ecuador en tan delicada emergencia, con un Gobierno incoloro, meticoloso e irresoluto como el de García? Cuando serenamente se medita en esto, ni el más apasionado puede restar las preesas del patriotismo a Eloy Alfaro.

Para que se analice el desbarajuste de entonces en el trimestre administrativo de don Lizardo García, basta recordar los pormenores del movimiento que dió al traste con su Gobierno.

El primer golpe de cuartel estalló en Riobamba. Fue acto de temeridad que pasma. Todo se hizo anunciándolo a los cuatro vientos. Hasta se publicó en un diario de Guayaquil el programa revolucionario, incluyendo ironías contra el baile fantástico de año nuevo, que iba a darse con pompa en la Casa Presidencial. Nada ignoraba el Gobierno. Guerra avisada no mata gente, repetían los chuscos. ¿Creea fabuloso el gabinete de marras que se viniera tan fácilmente a tierra un Gobierno bien apuntalado?

La ineptitud reinante no alcanza a justificar un hecho que no fue leal ni legal, por más que la historia haya encontrado atenuantes.

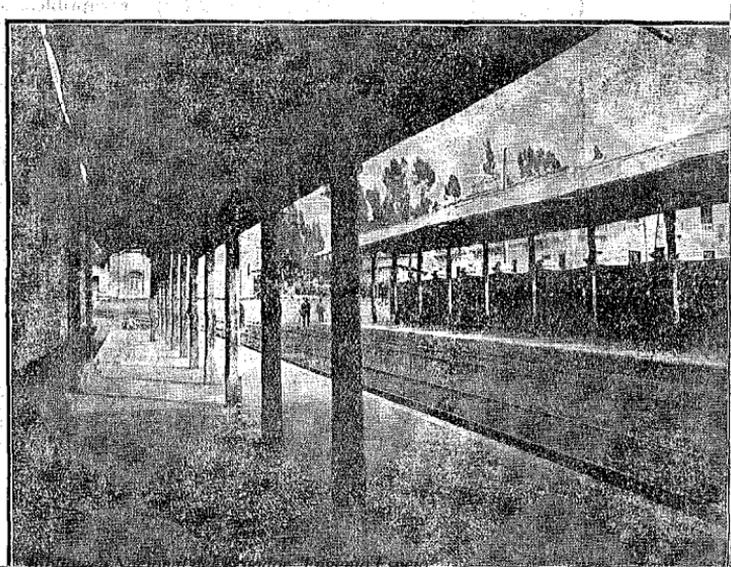
Sombras son éstas que empañan la luminosa memoria del reformador ecuatoriano. Pobre, desprendido, abnegado, si despreció las riquezas materiales, no pudo sobreponerse a la ambición de mando. Esta pasión de las grandes almas está cegando a cada paso las irradiaciones de conquistadores, guerreros y conductores de multitudes.

Alejandro, César, Napoleón se golpean el pecho a la evocación de sus tendencias ambiciosas.

Fue la única pasión que no pudo reprimir el mártir, ejemplar en su íntima vida, crisol de los hogares, padre de familia que entraría en competencia con cualquier santo.

Sus sentimientos fueron también puros. Aquel "perdón y olvido" que a menudo solían invocar no era frase vana. A sus mortales enemigos colmó de honores, enriqueció a sus adversarios y tendió siempre mano generosa al desvalido. La mujer y el hogar fueron siempre para él sagradas creaciones. Por la cultura femenina bregó sin descanso: los pocos horizon-

La hermosa Estación del Ferrocarril del Sur en la sultana del Chimborazo



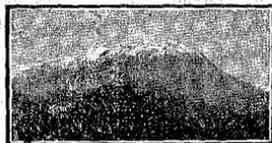
tes despejados, los caminos para su mejoramiento del período de Alfaro son y todavía arrancan bendiciones en los hogares.

¿Cómo borrar el paréntesis de la serie de sublevaciones que lo encumbraron en un soplo!

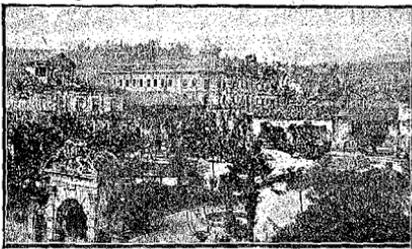
Era la noche de San Silvestre. A las doce, el Batallón que comandaba el Teniente Coronel don Secundino Velásquez, en ausencia de su jefe, se pronunció por Alfaro en Riobamba, al mando del entonces Coronel doctor Emilio María Terán. Vinieron tropas de Guayaquil para castigarlo. En esa jornada murió el Capitán Tejada, el principal factor del movimiento del Cuerpo de línea aludido. Esta primera rebeldía no invocó ningún pretexto. Muchos soldados que habían obrado inconscientemente o por ignorancia de la emboscada que se les tendiera, se arrepintieron y fueron a reforzar a los inocentes y leales del Batallón "Quito".

Tal fue el origen de la revuelta. Aplastada en su cuna, volvió a dar señales de vida con la insurrección de los Batallones "Carchi", N° 7, "Pichincha" N° 3 de línea y el Escuadrón "Yaguachi", que anduvieron algunos

días desbandados, sin dirección, sin acierto, sin jefes entregados en Latacunga a Baco y Caco. Nadie les racionaba, ninguno les inspiraba una idea de reorganización, hasta que, con promesas repetidas de mejores días, se puso a la cabeza un militar: Justiniano Viteri, consiguiendo hacerlos marchar a Ambato. Es de notar que tal aconteció, porque los altos jefes de esos Batallones rebeldes no tomaron parte en la temeraria acción y, al contrario, arriesgaron su vida por contener e intentar castigar a los traidores. Venció la ignorancia, el número y la aventura. Ni el Coronel don Ulpiano Páez, ni el Comandante Espinar, ni el Mayor Uribe, jefes del "Carchi", se mezclaron en el golpe. También un puñado de pundonorosos oficiales, jóvenes todos, permanecieron fieles e incorruptibles, sellando con su sangre, señalando con sus cicatrices, proclamando con su arrojo la obediencia a la Constitución. Ellos, prefirieron caer heridos o sucumbir antes que gritar "Viva Alfaro": era el único lema; el único principio, aun cuando pocos se daban cuenta de los principios que encarnaba ese nombre múltiple, mágico, transformador de voluntades.



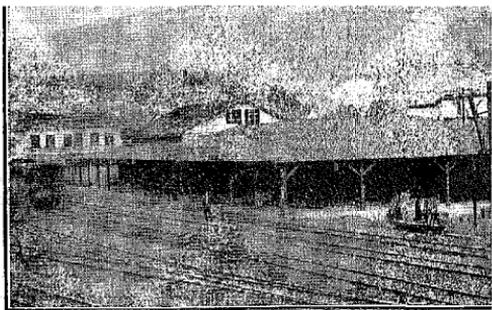
El volcán Tungurahua



AMBATO. El Parque Montalvo donde se levanta el estatus del Genio que inspiró la obra batalladora y heroica de Eloy Alfaro

Parte del Ejército veterano ardía por combatir. Por desgracia, no tuvo cerebros que lo llevaran al triunfo. Faltó también la popularidad que estuviera agrupando voluntades en torno de algún jefe de prestigio. La acción y valor se personificaban en las filas de Alfaro, temerario en sus empresas, como lo fue en la sangrienta jornada naval del Alhajúela; la indecisión en las del Gobierno.

Reclutas de buena fe fueron los demás; pero al fin reclutas; rebano armado que retarda la victoria, cuando no la obstruye con su inexperiencia.

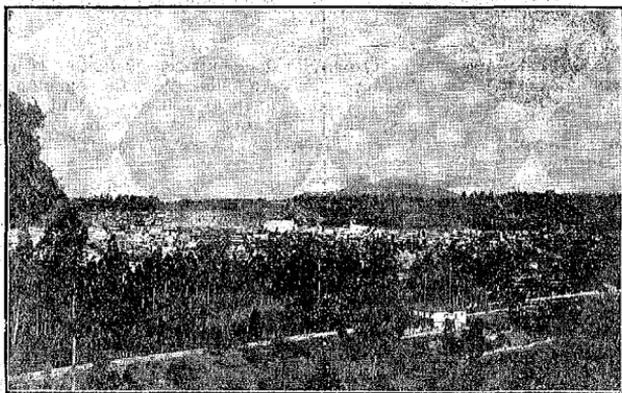


No simpatizaron en Quito con la revuelta el Regimiento de Artillería "Bolívar", de honrosos antecedentes, y el bizarro batallón "Guardia de Honor", N° 6 de línea. La artillería, que desde la primera vez marchó al Chasqui con el Coronel Larrea, teórico militar Ministro de la Guerra, descubrió la conspiración fraguada por algunos oficiales que, sometidos a Consejo de Guerra, iban a ser condenados a la pena capital; pero la precipitación del triunfo les libtó.

En Guayaquil quedáronse del lado del Gobierno la Artillería "Sucre", el "Vencedores", N° 1° de línea; en Portoviejo, el "Guayas" N° 61; en Loja, la Columna "Vargas Torres", y en Cuenca, el piquete del Batallón "Quito", al mando del entonces Sargento Mayor y hoy Coronel Solórzano, por cuanto se había disuelto el Batallón "Abdón Calderón".

Quizá estos militares dijeran como el Capitán Federico Capdevila, clogiado en la principal de las Antillas, cuando los soldados patriotas, al dirigirse a Santiago de Cuba, le saludaron con la luminosa bandera de la revolución: "Me complace el contento de los cubanos; pero esa no es mi bandera; la mía es la española". El mismo Capdevila, desafiando los insultos de la muchedumbre, peroró en fecha inolvidable, en Noviembre de 1871: "Señores: Ante todo somos honrados militares; somos caballeros, el honor es nuestro lema, nuestro orgullo nuestra divisa, y con España, siempre honra, siempre nobleza, siempre hidalgüta; pero jamás pasiones, bajezas ni miedos; el militar pundonoroso muere en su puesto; pues bien, que nos asesinen, mas los hombres de orden, la sociedad, las naciones nos dedicarán un opúsculo, una inmortal memoria".

Simpatizaron con el golpe, el Regimiento de Artillería "Esmeraldas" acantonado en Ibarra, y el piquete que se hallaba en Tulcán. Sin embargo, no intervinieron sus jefes y oficiales que, a pie, entre dificultades y peripecias, en marcha precipitada y riesgosa, se presentaron en la Comandancia General de Quito a ofrecer sus servicios al Gobierno.



Una visión de la ciudad
de Ambato

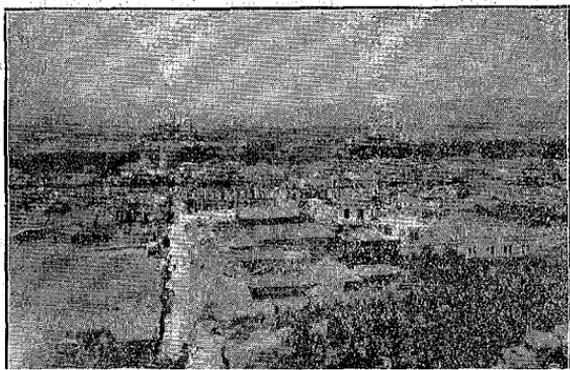
Con todo, la acción de armas definitiva del Chasqui perdióse sin remedio, en una vergonzosa derrota de miles de soldados, dirigidos por quien había criticado, con erudición y severidad; los movimientos estratégicos de la guerra ruso-japonesa desde las columnas de la única revista técnica "La Ilustración Militar".

En aquel siniestro lugar, junto a Rumipamba, donde las erupciones volcánicas del Cotopaxi han amontonado piedras en cantidad que se aproximaría a la que en Egipto se reunió para levantar la pirámide de Cheops, con huesos humanos podría erigirse un túmulo a la memoria de los bravos soldados que, siendo un puñado, pagaron con su vida, los unos, el amor y fidelidad a su heroico Jefe Eloy Alfaro que contó con tenientes intrépidos como el Coronel Reinoso; los otros,—que fueron los más,—el obediencia a la Constitución representada por el infortunado García, honrado comerciante, pero no político.

Aquello fué atroz carnicería.....

En la Capital de la República, hubo buen ánimo, valor, ansia de pacificación, anhelo de justicia. La épica ciudad en armas contaba con sobrado

La ciudad de
Latacunga,
por cuyas
ricas y fértiles
campiñas
atraviesa el
Ferrocarril
del Sur



material para su defensa, pero hay popularidades aparentes que en la hora del peligro dan pruebas de cobardía y corren a asilarse en una legación extranjera. ¿Por qué las cabezas directivas sacrificaron honras, gente, dinero, estérilmente? ¿Por qué no resistió Quito, cuando a sus espaldas, tenía tropas de refresco; y a su frente el disciplinado y aguerrido Ejército del Coronel Manuel Andrade?

Toca a los peritos ahondar el punto..... El General Eloy Alfaro entró victorioso a la cuna de Espejo con cuatro soldados mal armados. Su valor y fortuna sorprendieron. Su fuerza constaba de cuatrocientos hombres, inclusive los *encontradores*. Después, llegaron mercenarios del Norte, gente de enganche y de pillaje, al mando del General Nicanor Arellano H.

La historia, severa en sus sentencias, no justificará esa dictadura de bajo origen, con base de mezquina revuelta, por más que haya invocado la libertad a punto de ser arrebatada por la ineptitud y traición; por más que haya venido para dar cima a la grandiosa obra del Ferrocarril del Sur.

El Gran Luchador se vió rodeado de improvisados y anónimos en política, de aventureros colombianos, de presidiarios que hicieron su agosto. No fue su gabinete como el de la primera administración. Se le separaron

prohombres como Valverde, Moncayo, Peralta. Le combatieron plumas aceradas como las que escribían en *La Prensa Libre*.

Hasta que los oropeles de la constitucionalidad dorasen todo, no nació la calma. Aquel paréntesis es "penumbroso" en medio de la luz que siempre proyectó el Viejo Luchador, apóstol y mártir.

Alfaro lavó con su propia sangre los errores que había cometido en su larga vida de lucha; errores de ambición unos, y de bondad los demás; pero nunca de codicia ni de tiranía. Magnánimo en los campos de batalla, magnánimo después de ellos, cumplió a la letra su programa de "perdón y olvido". A muchos de sus enemigos transformó en partidarios; compró a innumerables amigos, pero, adquiridos a precio de oro, no siempre fueron leales. Grandemente le perjudicó su condescendencia, su excesiva amabilidad para con los que él creyó suyos. Metieron las manos hasta el codo en su corazón, para abusar, para *locupletarse* de dinero, valga el pleonasma, para hartarse de honores y granjerías. Con un poquillo de sanción, el purificamiento liberal habría dejado cimentada la nítida doctrina y disciplinados férreamente a sus soldados.

A la impunidad se debieron inconsecuencias y crímenes de tantos que se parapetaron con el dictado de alfaristas.

Bastante hizo por el progreso humano el reformador Eloy Alfaro; pero pudo hacer mucho más, aprovechando la oportunidad, el *momento psicológico* que pocas veces presentase en la historia. No siempre tuvo tenientes de puro corazón que secundasen su labor bien intencionada. Antes la desacreditaron con su perfidia. Faltó amor al ideal, faltó espíritu de sacrificio en gente a quien deslumbró la libertad, corrompió el oro y mareó el triunfo.

Alfaro pagó, como Cristo, los pecados ajenos. ¡Fueron los propios tan escasos en este varón casi immaculado!

El recuento de su labor civilizadora puede compendiarse en lo que puntualiza el *Manifiesto* que a los habitantes del Pichincha dirigió el "Comité Eloy Alfaro", de Quito, que, secundando el entusiasmo de Guayaquil, se fundó para honrar la memoria del extraordinario gobernante. El Centro Radical "Vargas Torres" ha reproducido, a los nueve años del sacrificio del héroe nacional, lo principal del *Manifiesto*:

Un cuadro
del Cotopaxi



"Altos títulos acreditan a *Eloy Alfaro* como inmortal y le presentan a la veneración pública. Apóstol de una idea liberadora y de redención, lucha infatigable y heroicamente por tornarla realidad. El despotismo lo arroja fuera de la Patria: sus puertas quedan cerradas para él; pero las golpea fuertemente hasta conmovérlas; ruga como león, clama en nombre de la libertad, de la civilización, de los derechos conculcados a sus compatriotas; mas, por desgracia, son pocos los que atienden y responden a sus llamamientos de ascendrado patriotismo, porque sus acentos de libertad se pierden y se confunden con la algarabía que produce la salmodia de los cortesanos, chirriar de las cadenas y el chasquido del látigo degradante.

Tiende su mirada ansiosa en torno de la República, busca a sus correligionarios y amigos, y divisa allá, en la penumbra, la imagen dolorida y angustiada de muchos de ellos, que han sufrido el castigo de su amor a la libertad, en el patíbulo. Otros yacen en servidumbre, y muchos han ido a rodar, de playa en playa, saboreando el amargo pan del desterrado y llorando la ausencia de la Patria infortunada. Pero los lamentos no fueron jamás las armas de los titanes; y los Bayardos de la libertad, convocados y reunidos a la voz del amigo y Jefe tornan a la lid; vuelven a bregar, una y cien veces, con fe y constancia, tan solo peculiares a los hombres encargados de una misión sublime, hasta que el dios de las batallas corona sus frentes

con el laurel del triunfo y la diosa de la libertad asciende al egregio Alfaro al Poder, en premio de tanto convencimiento, de tanta constancia, de tantos sacrificios, de inauditos esfuerzos, de ciclópeas campañas, y cuando casi todos sus compañeros de martirio habían traspuesto ya los umbrales de la tumba. Casi solo en el Poder, rodeado de enemigos terribles, su labor es ímproba, inmensa, sin tregua ni descanso,

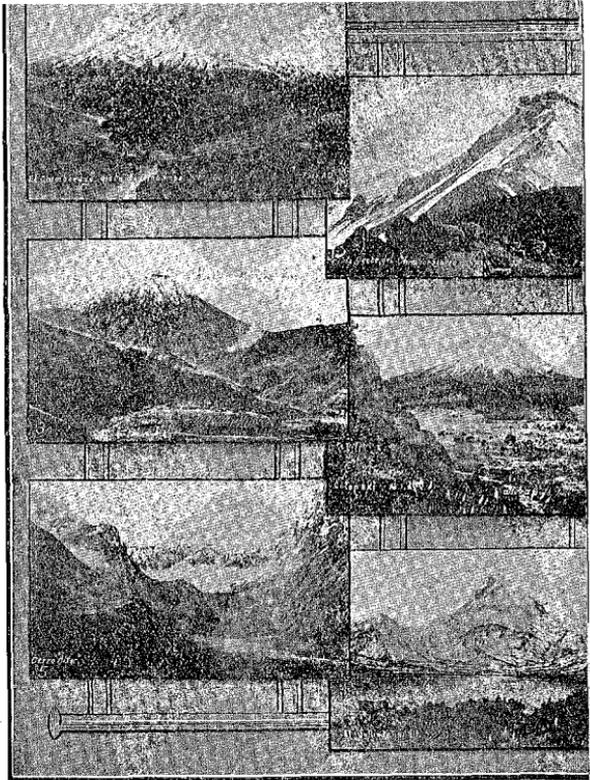


El Illiniza

so. Tiene que formar hombres, capacitándolos para la administración pública, la diplomacia y la milicia, y, con ellos, sentar las bases de la democracia verdadera, de la libertad y del derecho. Toma a la juventud, la levanta hasta los sillones ministeriales, las curules legislativas y concejiles, las cátedras de las universidades y de los colegios, los negocios internacionales y el ejercicio noble de las armas; y con esta juventud bizarra, inteligente y democrática, lo hace todo. Reforma la legislación, modernizándola, humana y liberal; transforma las universidades en centros de cultura científica; funda colegios y liceos; escuelas normales para formar preceptores de instrucción primaria; escuelas de bellas artes, conservatorios de música y declamación; escuelas nocturnas para obreros; colegios militares. Crea juntas que se entiendan en dotar a las diversas poblaciones de la República de agua potable, canalización, pavimentación y luz eléctrica; promueve el establecimiento de tranvías. Democratiza a los municipios, y los convierte en centros cosmopolitas, llevando a su seno a los extranjeros útiles, residentes en la Patria; rehabilita a la mujer, elevándola al ejercicio de los cargos públicos; favorece a la raza india y a las asociaciones obreras; arregla definitivamente el pago de la deuda sagrada que nos legó Colombia, levantando así el crédito nacional, aniquilado, perdido por obra de la desidia, cuando no del peculado, y sobre esa base, establece el talón de oro, resorte

indispensable para el equilibrio del cambio y para la movilidad del crédito. Acrecienta las rentas públicas y las eleva a veinte millones de suces anuales, cuando él las halló en cinco, cantidad men- guada, incapaz de llenar las exigencias del progreso. Con clara vi- sión sobre asuntos in- ternacionales, salva a la Patria, en 1910, tan- to de la pérdida de nuestro Oriente, como de una guerra dispen- diosa y cruel. Para honrar a nuestros pró- ceros, a nuestros hé- roes, a los santos de nuestro calendario re- publicano, lleva a efec- to la Exposición Inter- nacional, en conmemo- ración del Centenario del Primer Grito de la Independencia dado en América Latina. Re- puta como deficiente la enseñanza que impera- ba en la República, y, para perfeccionarla, envía a los centros más civilizados de Europa y América del Norte, a

jóvenes, con la noble misión de ser más tarde los cruzados del engrandeci- miento nacional; y como corona y remate de tanta obra de patriotismo, se obstina en legarnos ardua vía férrea que nos ponga en contacto con nuestro puerto principal, nos aproxime y compenetre con nuestros hermanos de la Costa y nos sirva de vehículo de civilización y progreso. Y todo esto con- tra el torrente de los reaccionarios, venciendo las resistencias de algunos amigos apocados, cobardes o envidiosos, y con el fusil en la mano, la azada en la otra y el espíritu divagando en busca de la panacea para curar tanto mal. ¡Oh conciudadanos! ¡Cuánto esfuerzo de su voluntad y cuánto traba- jo!..... *Alfaro* fue incomprendido y, por eso, combatido. De habersele apreciado en su justo valor, por unos, y de haber habido verdadero patrio- tismo, en otros, ¡cuántos mayores bienes hubiera hecho al esfuerzo de su voluntad creador!..... Con todo, a él se le debe el escaso progreso que disfrutamos, tanto en el orden moral, como en el material. No cabe disputa- rle este derecho, que es incuestionable, y que consta ya en las páginas de oro de la Historia. Si algunos errores, propios de la época terrible en que tuvo que actuar, ensombrecieron su paso por el Poder, fueron como nubes de verano, que se disiparon al soplo de la más leve brisa, o como las man- chas del sol, tenues cendales que no impiden que el divino astro nos calien- te, vivifique y derrame su luz, que es guía y consuelo de la vida. Sí, pudo tener errores, ¿qué hombres no los ha tenido y los tiene? Pero están atenuados con la buena intención que guió todos los actos de esa vida de sacri- ficios por la Patria, y purificados por el agua lustral del martirio. Todos



Tierra de volca

los pueblos de la tierra tienen sus manchas, conciudadanos: hagamos por limpiar las nuestras". (1)

A esto hay que añadir lo que dicen los padres dominicanos misioneros Hidalgo y Mata, invocando a la justicia: "En 1905, el General Eloy Alfaro, de acuerdo con los misioneros dominicanos, fundó los pueblos de Manchafí y Rinacha, el 1º a orillas del Huasara; el 2º a orillas de una laguna; en 1910, los peruanos ocuparon el primer pueblo denominándole Sucre, estableciendo una Tenencia Política; cuanto al 2º, aún lo conservamos; está a dos días abajo de la Tenencia de Sucre. El General Alfaro, en forma indirecta, favoreció con dinero a las Misiones; siempre cubría los gastos que demandaba el viaje de los misioneros. Entre los Presidentes liberales, Alfaro fué el único que en forma práctica favoreció la colonización oriental costeando los viajes de los Misioneros".—"La República", martes 15 de febrero de 1921, N.º 5.—(Quito-Ecuador).

No está del todo averiguada la conveniencia de tales misiones en la fértil región oriental ecuatoriana. Hay poderosas razones en pro y en contra. Pero, como Alfaro era mano patriota, no omitía medio alguno en bien

de la madre común, aun con el sacrificio de sus ideas personales. Ensayó también la colonización militar.

Hombre de múltiple acción, en vísperas del centenario del primer grito de la Independencia Americana lanzado en Quito, improvisó grandiosos festejos, no sólo contra la indiferencia de los más, sino contra la rabiosa oposición de muchos. A sol y sombra, sistemáticamente, atacaban sus enemigos cualquiera luminosa idea que se le ocurría, sin detenerse a estudiar su bondad, o



Los históricos campos de "El Chasquí" donde se libró uno de los más sangrientos combates de los últimos tiempos

las modificaciones de que pudiera ser susceptible.

Casi de la nada, como en los cuentos orientales, levantó fantástico palacio para la exposición internacional —la primera en el Ecuador—, a la que acudieron, con gusto, poderosas naciones europeas e hispanoamericanas con valiosos ejemplares de progreso. La mayoría dudaba del éxito brillante; el resto censuraba acremente; pero la realidad les deslumbró y si, a despecho de todo, no confesaron el triunfo, la conspiración del silencio fue muy elocuente.

En el extremo sur de la ciudad se alza suntuoso edificio—recuerdo de la pomposa conmemoración— que ha servido para Colegio Militar. Aseguran que es uno de los más elegantes y amplios del Nuevo Mundo. Aquel palacio exhibía un medallón en alto relieve consagrado a su fundador; pero la intransigencia política y la ingratitud lo borraron. Allí también se ha fundado el Museo Militar, que ya posee valiosísimos ejemplares históricos;

(1) Fue Secretario del "Comité Eloy Alfaro", que presidió el señor doctor Pablo Isaac Nuñez. Se reunieron algunos fondos para el mausoleo de Alfaro.

allí se hospedaron los marinos de la flotilla norteamericana de submarinos que, en Mayo de 1921, llegó a Guayaquil.

Cuando el pueblo palpa la inacción de algunos Gobiernos, cuando suspira por alguna empresa inaplazable que la impotencia posterga, suele murmurar, muy de corazón: "El viejo Alfaro lo habría hecho"; "Alfaro se habría redido de la dificultad".

Y no le falta razón: así es la verdad, porque, por donde quiera que se dirija la mirada, en varias ciudades de la República, se entran por los ojos las manifestaciones tangibles del adelanto que para su patria quiso Eloy Alfaro.

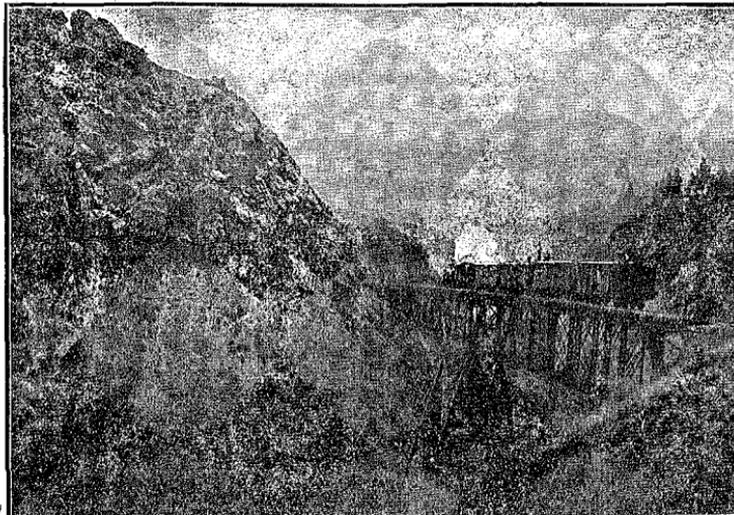
Fue el primer soldado de la América, como en ocasión solemne expresó una eminente autoridad chilena en la tierra de Arturo Prat. La frase repitióse con solemnidad en la Cámara de Diputados el año de 1919, pronunciada por labios de un inteligente conservador.

En su patria no fue del todo conocido: pasó, para muchos, como un soldado obscuro. En su tumba de héroe y de mártir el fanatismo político no ha querido que se alce sino triste montón de cenizas. Hasta los héroes sin nombre tienen espléndido monumento en el Panteón, y en la Abadía de Westminster. El odio implacable ha osado negar todo recuerdo póstumo al paladín augusto, desconocido acaso en la tierra que él ilustró con su espada y con su genio. ¿Cómo ponerle la inscripción fatal y dolorosa: "desconocido", cual en los simbólicos monumentos de París y Londres?

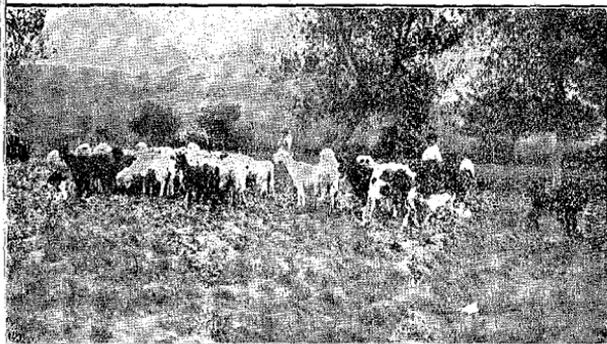
¡Anatema a la ingratitud de los hijos pérfidos! Desgarrador, torturante, siniestro fue el fin del héroe magno; pero en su túmulo se esculpirán, como en el del reformador Juárez, en frase del poeta Rafael Martínez, versos dignos del bronce, cambiando sólo en la escritura la palabra mejicano por la gentilicia del Ecuador:

"Y a éste, de uno raza titánica gran fruto,
Hemos de honrarle ahora con llantos y con luto,
Con fúnebres guiraldas y lúgubres lamentos
Cuando su nimbo espléndido costelan pensamientos
¿Cuando su tumba —símbolo de una luz prometea—
Es Oriente magnífico do amaneció la Idea?.....
¡No!..... ¡Vengan sin tardanza, de los patrios confines,

La locomotora sobre la formidable estructura del puente de "Shuucos", que sobrecoge de admiración al viajero



Legiones de tambores y bandas de clarines,
 Y que prorrumpan todos, como inmortal hosanna,
 En el ardiente grito de la triunfal diana!.....
 ¡Que despliegue sus alas el espíritu humano
 Bajo el toldo purísimo del cielo mejicano,
 Y anuncien la era nueva videntes y profetas
 Y los cantos heroicos entonen los poetas,
 Las frentes eucarísticas coronadas de rosas,
 Y cláusulas eurítmicas en lirás melodiosas.
 Y de los labios místicos y de los pechos fieles
 Divina Poesía, brotando en ricas mieles,
 Que diga al Universo, con mágicos dulzores,
 Que es una hermosa fiesta de Dichas y de Amores
 La que hoy aquí celebra la gente mejicana.
 Augurio felicísimo para la raza humana.
 Pues que en grupo de hermanos y en poética justa,
 Ante el altar venimos de Libertad augusta
 Y ese altar, tan sagrado cual templos seculares,
 Es la tumba de un héroe, la de Benito Juárez.
 Donde vela, cual rayo que en el futuro vibre,
 El soberano genio de Méjico, ya libre!.....
 ¡Que respiren, hermanos, vuestros pechos de atletas,
 Y rían las ondinás y canten los poetas,
 Y a las vibrantes marchas de honor de los clarines,
 Deshójense las flores de amor en los festines!.....
 ¡Que aunque la ira roja y el furor lo quiera,
 Juárez morir no puede!.....¡No puede!.....¡Es la bandera!.....



Un paisaje de la serranía
 cortado por las paralelas
 del ferrocarril trasandino.

Un puñado de amigos, a raíz del año fatídico, del año trágico, se ha acordado siempre, el día 28 de Enero, de rendir a la memoria de Alfaro sentido tributo de admiración, desafiando las iras del Poder. Al principio, fueron tres o cuatro, después creció el homenaje, hasta que en 1921 fue inmenso, sublime.

En Panamá reverenciaron su nombre, en inolvidable velada fúnebre, lo mejor de la sociedad del Istmo. El patriota Miguel Angel Endara, reimprimió en Quito, en 1912, (lo que era entonces inaudito atrevimiento), el hermoso discurso que pronunció el doctor José Peralta, que a la sazón padecía la pena de destierro. El mismo señor Endara abrió un álbum de

El ferrocarril
del Sur,
a su paso por
el puente de
Alhambra



adeplos al General Alfaro. En 1912, consiguió tan solo que firmasen cinco personas. La Policía perseguía como apestados a los alfaristas, prohibiendo toda manifestación externa a la memoria del caudillo liberal. La reacción se ha operado con lentitud, en escala ascendente, cada año con más fervor, como la ola que crece y crece hasta convertirse en formidable montaña líquida que aplasta cuanto encuentra a su paso. Así la ola de la justicia va aniquilando, sepultando al rencor, a la iniquidad, al fanatismo político, con el peso de la verdad, que abruma como una montaña.

Fue necesario que transcurriesen nueve años para que la apoteosis al mártir tuviera inolvidable resonancia, como la voz que repara y construye, aunque a veces no se deje oír pronto.

En los salones de honor de la Municipalidad de Quito, se levantó artística y suntuosa capilla ardiente, a la que acudieron con su homenaje las asociaciones no sólo de la capital sino de lejanas ciudades de la República. Colegios, ejército, sociedades liberales y obreras, prensa, compañías ferroviarias, municipalidades, allí estaban presentes, por medio de sus representantes, con valiosas coronas, en las que constaban leyendas significativas. La profusión de flores contrastaba con los atributos militares que en el imponente recinto simbolizaban al héroe.

En su centro, sobria ara romana recordaba los sacrificios de Eloy Alfaro y era tímulo clocuente a su memoria. En el fondo, abría sus alas la Victoria de Samotracia, chorreando sangre, que no era suficiente a apagar la luz de un candel que a sus pies brillaba. Era la idea que jamás se extingue; la personificación del pensamiento confirmado por la historia: no hay triunfo sin sangre, no hay coronamiento de la empresa sin martirio. Una vela latina, expresión de la raza, flotaba serena en lontananza, en medio del mar embravecido.

Lo más granado de la sociedad montó guardia, renovada cada media hora, en el fúnebre santuario, que día y noche recibía visitas. Los concurrentes dejaban su firma en pliegos enlutados que en sendas mesitas esparcidas se hallaban en el vestíbulo.

La luz eléctrica, mezclada a la vacilante de los blandones, contribuía a bañar de majestad la monumental decoración.

El Conservatorio Nacional de Música, oculto tras espesos cortinajes, ejecutaba apropiadas piezas fúnebres de los más célebres compositores.

A la entrada, en el patio municipal, cruzada de flores estaba el ancla del vapor Alhambra, reliquia histórica, traída para el efecto de apartadas

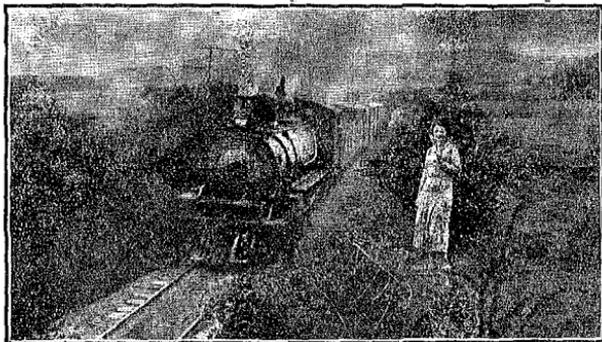
playas ecuatorianas. Y en lo alto, el retrato del General Eloy Alfaro, artísticamente iluminado, tenía a sus pies una simbólica espada de fuego.

La muchedumbre de peregrinos, en orden, subía por una escala, rodeaba el monumento y descendía por otra, de tal manera que, circulando siempre, facilitaba el acceso y evitaba atropellos. Se repartieron recuerdos conmemorativos, con reparadoras leyendas.

En el presidio, transformóse la celdilla en que agonizó Eloy Alfaro en capilla ardiente, y fue piadosamente visitada. Clásica orquesta tocaba marchas fúnebres. Por la noche, se le dedicó una velada conmemorativa. Doclamáronse las poesías que el pueblo había escrito en los muros de la cárcel.

El 5 de Junio de 1921 volvió a hacérsele justicia, al rememorar la transformación política de que fue alma. Sin la pujanza invicta de su espada, el pensamiento de Montalvo habría quedado sonando en el vacío; Alfaro fue la acción, Alfaro la prédica viviente, demostrada con hechos; Alfaro el trabajo incesante en el taller de la libertad.

De su tumba se levantarán siempre las protestas convertidas en idea y movimiento, cada vez que se intente arriar el estandarte de los libres que la historia ha tremolado sobre montañas de sacrificio y regueros de sangre,



El tren de pasajeros atravesando la imponderable región de los "Purubambas", se aproxima a la estación terminal del norte.

fecundos en obras de progreso, de labor redentora y de emancipación de la conciencia.

De los Presidentes de la República del Ecuador, los más laboriosos han sido García Moreno, Antonio Flores y Eloy Alfaro.

García Moreno, gracias a su constancia y desvelo, alcanzó notables conocimientos científicos y literarios. Incrementó grandemente las obras públicas. Su actividad era tal, que se multiplicaba. Un día anochece en Quito y otro en Guayaquil. ¡Y en qué tiempos! Había que tomar en cuenta los desfiladeros y abismos que se llamaban caminos. ¿Caminos? No existían en muchas misérrimas poblaciones. Para trasladarse de la Capital a su inmediato cantón, al Mejía, pasaba el infortunado viajante por el famoso Jalupana, un atolladero de lodo, del que por casualidad se salía con vida. ¡Cuántos, antes de aventurarse en su peregrinación a Guayaquil, otorgaban su testamento! Abundante su vitualla, se diría que iban a atravesar el Sahara. García Moreno, con agilidad que asombra, personalmente develaba lejanas revoluciones, presentándose de súbito. ¡Gran trabajador este carácter férreo!

Antonio Flores, uno de los más hábiles y quizá el más hábil diplomático de la América Latina, poseedor de varios idiomas y un pozo de abrumadora erudición, dormía poquísimas horas. En vela estaba, consagrado a sus múltiples asuntos: redacción de notas, hondas lecturas, traducciones, borroneo de artículos históricos y de polémica. A las cinco de la mañana, ya se le veía a caballo, en viaje a la Carolina—una hacienda situada al Norte de Quito—en busca de leche recién ordeñada. Otras veces tendiase en la grama del Ejido y se entregaba a la gimnasia del revuelco, para vigorizar sus gastados miembros.

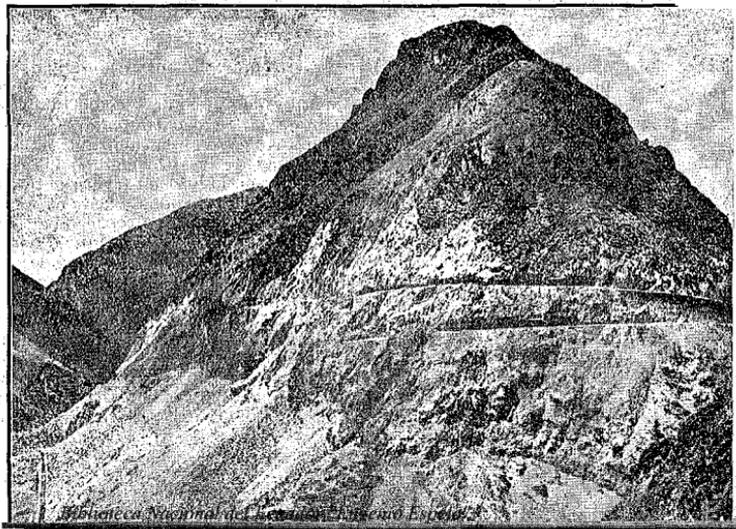
Eloy Alfaro, llamado el Viejo Luchador, trabajó infatigablemente durante toda su vida. El nombre que por antonomasia le dieron es la consagración de sus laboriosos años de combate. Gran madrugador, se le veía en pie desde las primeras horas del día, dictando sus órdenes y ocupado en vitales problemas de su administración.

Uno de los más arduos y trascendentales capítulos de interés continental que acarició escribir con hechos toda su vida, fue la reconstrucción de la Gran Colombia, modificando el pensamiento de Bolívar, de acuerdo con los dictados de la sociología moderna.

Estadista insigne—parco en el hablar, pródigo en la acción—, sus pasos se encaminaron al cristalizamiento de la sublime utopía, que habría sido bella realidad, si el Perú no se hubiera valido de todos los medios para que fracasase. Delicada misión encaminada al noble fin confió a su mismo hermano, doctor Marcos A. Alfaro esclarecido ingenio.

El indomable ecuatoriano se puso en relación con notabilidades internacionales, gente de pluma y de espada, muchos de ellos libertadores de sus respectivas patrias. Propagó las ideas de fraternidad internacionales que le animaban, hizo conocer al Ecuador, presentándole como Nación progresista. Platicó férvidamente con generales de la talla de Guzmán Blanco, Joaquín Crespo, Rafael Aizpurúa, Porfirio Díaz, Rafael Reyes, Benjamín Herrera. Conferenció, para el buen éxito de su proyecto unificador, con Nicolás Piérola, Castro, Zelaya, Sánchez, Regalado, Avelino Rosas, Sergio Pérez. Cumbres del mundo americano como José Martí le rendían su amistad y su afectuoso homenaje. Entre los parientes que secundaron sus ideas, destácase el distinguido general mexicano don Bernardo Reyes que supo morir como héroe, de pecho al palacio nacional, al imponer la rendi-

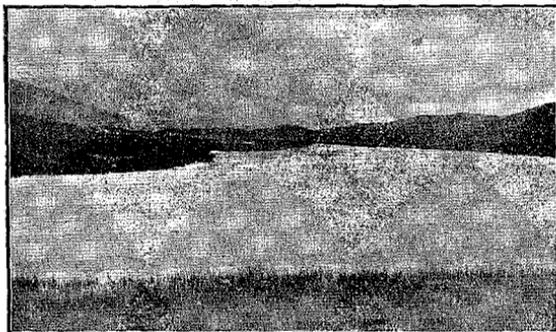
Estas rocas atestiguan la gloria de Eloy Alfaro



Biblioteca Nacional del Ecuador - Museo Eloy Alfaro

ción de la Guardia, y el catedrático madrileño, su sobrino, don Elías Alfaro y Navarro. Insistió en la propuesta de formación de una Dieta Colombiana. Inspiró el Congreso Boliviano, reunido en Caracas en Julio de 1911, fecha memorable. A nombre de Alfaro, el doctor José Peralta defendió la causa de América, la unión, la paz del continente, contra la terquedad del Perú y las pretensiones del Ministro Melitón Porras. El voto nobilísimo de la Delegación de nuestra Patria puede compendiarse en estas hermosas palabras que el doctor Peralta suscribió de acuerdo en todo con los representantes de Venezuela, Colombia y Bolivia: "Hemos buscado la paz honrosa y digna; hemos hecho lo posible por la transacción y la concordia; hemos llamado con insistencia a las puertas de la fraternidad, mas el Perú ha desoído nuestras voces y rechazado nuestras amistosas proposiciones. Réstanos únicamente manifestar nuestros ardientes deseos de que la paz siga amparándonos con su égida salvadora, y que llegue una oportunidad más feliz, en que podamos realizar el colosal pensamiento de Venezuela, y darnos un abrazo de hermanos entre todos los hijos de Bolívar".

Tal es, a grandes rasgos, la significativa labor de esta radiosa figura que muy pocas veces entró en la penumbra. No le tentaron vicios: fué un



La laguna de Coita que
bordes pintorescamente la
línea del Ferrocarril del Sur

santo del hogar, modelo de padres; fué, en el santuario individual, reflexivo, filósofo, austero y disciplinado. Muchas de sus culpas, por causas, las más de ellas, del medio ambiente hostil y de la felonía y codicia de varios de sus tenientes, únicamente se espigan en el fragoso campo de la política. Pero hasta en sus errores fué grande. No cayó en las mezquindades, vacilaciones, negociados, raterías y economías de los presidentes pigmeos. Si derramó el tesoro nacional a manos llenas, lo hizo en favor del pueblo y de algunos camaradas, los más de ellos desagradecidos y sedientos de oro. Enriqueció hasta a sus enemigos implacables. El no reservó nada para sí, dádovoso y desinteresado hasta lo inverosímil. Vivió y murió pobre, aunque dispuso de millones. En épocas de infortunio, sus amigos le alimentaron en algunas ocasiones, y otras, recurrió a las pocas joyas que en la familia quedaban. Jamás hundió su dignidad en el menor acto ridículo. Magnánimo y derrochador de caudales y de bondades, la ingratitude le tegió punzante corona de espinas. Cuando ya no tuvo que dar, le sacrificaron. ¡Cuántos de los que vinieron detrás —negociantes sin escrúpulo— se han transformado en millonarios! El, de ninguna granjería aprovechó en sus períodos presidenciales; no calculó nada para el mañana. La calumnia forjaba fabulosas sumas, depósitos en bancos extranjeros, donde no había un



Las riveras del río "Yaguachi", en el histórico cantón de su nombre

centavo; profanaba ese hogar sin mancha, que ahogó, en el silencio y la conformidad necesidades y privaciones

Del martirio, de entre el montón de carbones apagados en la hoguera del Ejido, se está levantando, como un Cristo redivivo, a hablar a los cor-religionarios verdades que el tiempo ha confirmado, a predicarles de nuevo la fe en las doctrinas del liberalismo que van cayendo en tibieza.

El 12 de Octubre de 1921, fueron trasladados, con regia pompa, sus venerandos restos a Guayaquil. Dormían, bajo la custodia del secreto, en el Cementerio General de Quito. Debidamente autenticados con el examen de actas, documentos y declaración de testigos poseedores del sigilo, la comisión delegada por la familia los transportó a la urna tallada por el artista nacional Ycaza.

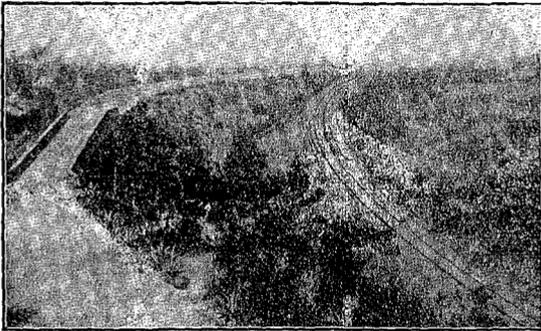
La apoteosis indescriptible requeriría la pluma de Montalvo, colorista insigne, pintor fogoso, fulgurante y sancionador, que inspiró ideas de libertad a Eloy Alfaro.

En el Gabinete Presidencial, allí donde recibía a sus amigos, donde trabajaba sin descanso, donde impartió órdenes salvadoras, donde fué traicionado el 11 de Agosto de 1911, se destacó la capilla ardiente, en un océano de flores, crespones y luces. Con las ofrendas que lo más notable de Quito y de las más lejanas provincias puso a los pies del mártir, pudo haberse levantado una simbólica montaña de reparación y amor póstumos.

La procesión recorrió algunos kilómetros a paso lento, por las calles Chile, Venezuela, Sucre, atravesando la plaza del mismo nombre, por la Maldonado, hasta llegar a la estación "Eloy Alfaro", antes Chimbacalle. En el Palacio Nacional, el doctor Manuel Montalvo entregó la urna, con sentidas palabras, a la comisión que de Guayaquil vino a recibirla. En el Gabinete Presidencial, despidió al llorado viejo el jefe de la Nación doctor Tama-yo, con vibrantes voces de justicia. La urna, cubierta con la bandera nacional, tricolor histórico que flameó triunfante enarbolado por uno de los batallones más adictos al jefe del Liberalismo, fue conducida en hombros

entre dos filas de militares que llevaban coronas, precedida de la carroza fúnebre halada por ocho caballos, ricamente engraezados, que gobernaban sendos palafreneros. Dos soldados sujetaban de la bridas al caballo que solía montar el General. Guardia de honor en alas protegía a la comitiva, lo mismo que el Cuerpo de Bomberos llegado de Guayaquil. Los Ministros de Estado presidían el cortejo, seguido de una masa compacta y selecta de acompañantes, gente distinguida, miembros de la Diplomacia, autoridades civiles y militares, brillante juventud. Por último iban las bandas militares y el Ejército.

La procesión se detuvo ante el Palacio Municipal. Desde el balcón del centro, adornado con el retrato del Viejo Luchador, dirigió la palabra a nombre de los obreros, el Presidente de la Federación, repitiendo las mismas significativas frases del *Manifiesto* del "Comité Eloy Alfaro", del Pichincha. La mañana era triste, de invierno. Había llovido toda la noche y el viaje lento topaba a cada paso con fangales y charcas, pues muchas calles, a causa de las obras de alcantarillado, estaban con el pavimento removido y abiertas en canal.



La carrozota y la Línea del Sur en uno de sus aspectos más sugestivos

Presenciamos escenas desgarradoras, ayes y lágrimas en el tránsito. En muchos balcones flameaban fúnebres banderas. La gente se apiñaba en todas partes.

Junto al Túnel de la Paz, N° 18, a la derecha, al descender del mesón, una casa silenciosa, deshabitada al parecer, exhibía un pabellón a media asta. Puertas y ventanas entornadas, en señal de estricto duelo, ni rastro dejaban de que hubiera un alma viviente.

Sólo detrás de las vidrieras del primer balcón, al fondo se entreveían, talvez se adivinaban, las siluetas de dos mujeres de negro, con el pañuelo en los ojos. Por el movimiento de la cabeza y los hombros, se deducía que lloraban amargamente, aunque la calma era absoluta. Esa visión sugestiva nos desgarraba las entrañas. ¿Quiénes eran aquellas figuras que apenas se divisaban en la penumbra? Las viudas de los generales Flavio Alfaro y Ulpiano Páez, compañeros de martirio del reformador ecuatoriano. La desolación y el infortunio las había congregado allí, en el desierto edificio, mientras majestuosamente desfilaba la enorme procesión funeraria. ¡Qué elocuentes eran aquellas sombras que ahogaban sus gemidos en el histórico trance inolvidable!

El edificio de la Estación semejaba una inmensa capilla ardiente. Salones de recibimiento, corredores, andenes y fachada, todo estaba con

negros cortinajes, flores y banderolas enlutadas. Se oían apagadamente marchas fúnebres de la orquesta y de las bandas militares.

Muchedumbre incalculable, más numerosa que trece años atrás — el 25 de junio de 1908 — cuando la inauguración del Ferrocarril del Sur, se había dado cita. Se leía la consternación en los semblantes.

El Presidente del Concejo Municipal, doctor Pablo Isaac Navarro, dijo las últimas frases de despedida, que resonaron como un himno que predicaba las virtudes del austero patriota y caudillo de los libres.

La hora de la partida se acercaba. Eran las diez y media de la mañana.

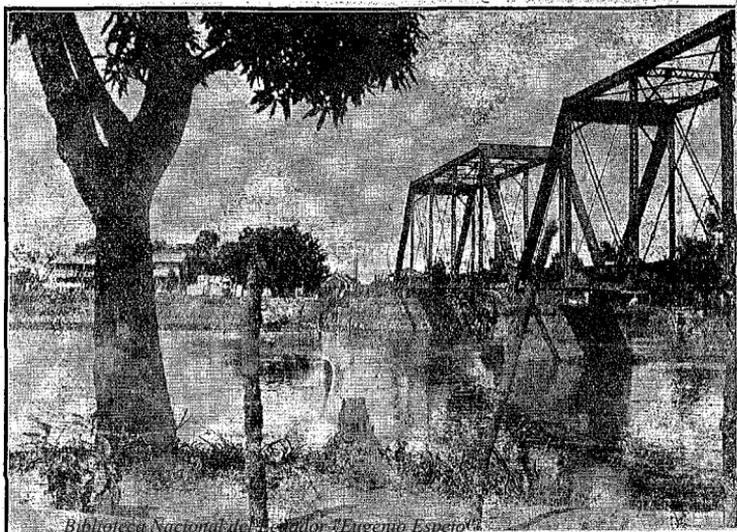
El Ferrocarril obra de su testarudez, que tantas veces le condujo en triunfo, después de que había develado revoluciones y desbaratado ruines emboscadas, sirvió para, como en una teoría inolvidable, pasear sus conizas.

La empavesada ferroviaria, literalmente tachonada de coronas y gallardetes, exhibía en la férrea trompa la imagen de Alfaro, en un cuadro artístico, circundado de festones.

La locomotora, al comprimir el aire, parecía quejarse, parecía gemir a intervalos, como un monstruo paquidérmico de épocas pretéritas. Se diría sentirse fatigada con la sacra carga; se diría que era titánica empresa, superior a sus fuerzas, conducir las reliquias del transformador y redentor de una República, del genio admirado a lo largo del Continente, de los Estados Unidos — donde tantos amigos tuvo — a la Argentina, que le dedicó sentidos homenajes.

El carro fúnebre central, severamente adornado, transportaba la urna cineraria, tallada por el artista laureado y en la que los atributos de la República, y el cóndor agonizante eran nobles símbolos. Entre las innumerables ofrendas florales del túmulo, a sus pies, sorprendía una por su belleza sin igual: un ferrocarril formado de albas, rosas y violetas. La bizarra Escuela Militar montaba guardia de honor. Con la numerosa y escogida comitiva, iban delegados de los Poderes Públicos, del Cuerpo Diplomático, de la prensa, de las principales instituciones y sociedades, de las colonias extranjeras, amén de muchas personas de viso que voluntariamente se agregaron a la peregrinación.

El hermoso puente de "Yaguachi"



Cada pueblo del tránsito se disputaba el honor de depositar, siquiera un minuto, los restos en las capillas ardientes arregladas a lo largo del camino; cada pueblo del tránsito le rendía sentidos homenajes y cálidas oraciones de despedida.

La partida del convoy estrujaba los corazones. Parecía que algo de nosotros se iba sin remedio; experimentábamos la sensación de la orfandad y del vacío.

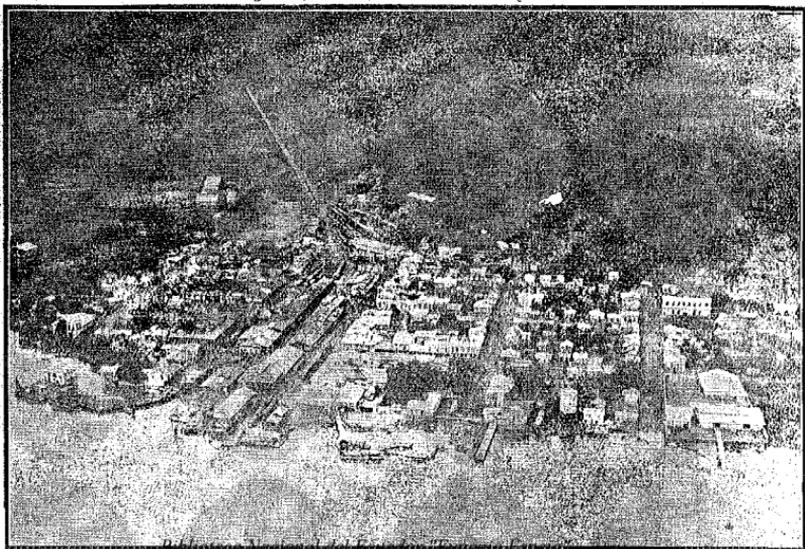
Al pasar por la atrevida obra de ingeniería que sobrecoge al viajero, en el kilómetro 133, grandes cartelones llevaban esta inscripción suspendida en el abismo: "Estas rocas atestiguan la gloria de Eloy Alfaro". El fondo del pensamiento era igual en todos, si bien con algunas variantes, a lo largo de la "Nariz del Diablo". ¿Qué monumento más elocuente? Es necesario conocer la "Nariz del Diablo" para darse cuenta.

El arribo a Guayaquil no fue de un puñado de cenizas, sino de un triunfador inmortal que, a la evocación colectiva, se había erguido de la pira martirizadora y candente.

En la capital quedaba algo como un soplo de desolación, cual si un padre nos dejase.

Al entornar los párpados, en respetuosa meditación, los ojos de la fantasía renovaban el instante en que el tren solemnemente se puso en marcha. De nuevo se oían las campanas y el pito de la locomotora. La imaginación, al refrescar el viaje imponente, soñaba con la odisea de un gigante, de un Prometeo, caído para siempre, vencido por la fatalidad, al que su pueblo le llevaba en hombros al través de la lejanía, para depositarlo en el solar de sus mayores. Carros y más carros desfilaban ornamentados de tal modo que a veces, deslumbrados los sentidos, divagaban como en un día de gala; pero, al volver a la realidad, meditaban reverentes en el viaje del último héroe de la América, del cíclope sacrificado que, a su desplome, hacía retumbar a la montaña, a la patria toda.

Vista panorámica de Durán (Eloy Alfaro), donde se encuentran la Estación inicial y los grandes talleres del Ferrocarril del Sur





DON ELOY ALFARO, ARCHER HARMAN
y los Ministros de estado en la Inauguración
del Ferrocarril Trasandino.

UN FRAGMENTO

POR EL
GENERAL
ELOY ALFARO

DE LA
HISTORIA DEL
FERROCARRIL DE
GUAYAQUIL
A
QUITO.

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

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

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

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

Quedó a cargo de la administración del Ferrocarril el señor Norton, caballero muy honorable. Terminados los estudios de la prolongación de la vía férrea de Chimbacalle al Ejido, vino a informarme el Sr. Norton, que ese trabajo se presupuestaba en un millón y medio de sueres o de dólares, no recuerdo bien en cual moneda, y que atento a la situación financiera de la Compañía, lo conveniente era cruzar el río Machángara por la cercanía del Palacio de la Exposición y establecer en sus inmediaciones la Estación principal; cuya operación se calculaba costaría medio millón, y que el millón de economía se invertiera en nuevo material rodante que atendería bien, con provecho recíproco, el servicio público.

Siendo tan juiciosas las observaciones del señor Norton, le contesté que por mi parte las aceptaba, pero que atento a las circunstancias, yo no podía por delicadeza resolver sólo el asunto, que se sirviera dirigirme una solicitud razonada, que sometería al Consejo de Estado, y que en definitiva, en Consejo de Ministros se resolvería su solicitud. Convinimos en esto,

pero en esos días tuvo necesidad el señor Norton de irse a Guayaquil, y me manifestó que a su regreso presentaría la solicitud indicada. Mas, a su regreso se tropezó con los *famosos* accidentes del *Once* de Agosto y se paralizó mi intervención.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para nuestros católicos, no era el mismo Dios, el "God" de los ingleses, el "Gott" de los alemanes, el "Allah" de los turcos, o el "Dieu" de los franceses. Hasta el año de 1895, sobraban dedos de la mano para con-

tar el número de residentes europeos en Quito, porque a todos se les miraba como *herejes*, y si no confesaban y oían misa frecuentemente, estaban expuestos a recibir una *carlinosa* apedreada en las calles, o por lo menos, oír insultos y probocaciones insulsas. Tales son los enemigos acérrimos del Ferrocarril en el Ecuador.

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

Contrariedades y disgustos no faltaron como sucede siempre en toda grande empresa. Yo sólo tengo motivos de consideración y aprecio por la memoria del señor Archer Harman, en recuerdo de su porte honrado, inteligente y leal. En conciencia declaro que sin el auxilio personal de Don Archer Harman, jamás habría podido realizar la Obra del Ferrocarril Transandino del Ecuador, como al fin se realizó, venciendo dificultades casi increíbles.

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

¿Véis el mar, azul y luminoso, que revienta en copos de espuma, eñiendo la playa roja de una corona de narcisos de cristal?

Y, ¿las cadenas de montañas altísimas, último refugio del rayo, en cuyas cimas desnudas, caen vencidas por igual, las tormentas y las águilas?

Crestas agrias, recias crestas, farallones que el Eterno Silencio, acaricia con su mano de tinieblas, hecha a desmenuar los huracanes, continelas que la naturaleza, levantó entre el mar y el valle pensativo, para proteger la quietud de las rasas bravías, que el Pichincha, cobija, con su oriflama de llamas!

¿quién rompió, esa muralla centuplicada de pirámides?

¿qué Hércules, superior, a todos los de la fábula, puso su hombro, y derrumbó la cortina enorme de granito?

¿por el milagro de cuál Dios, las selvas fueron violadas, las cimas humilladas, y el hábito acre del mar, saturó con sus aromas, la llanura taciturna y esquivia, llena de un insoponible olor de cirios y de incienso?

¿quién unió, el infinito de esas dos soledades, como si hubiese atado en el espacio, la cauda de dos cometas?

¿quién fue ese demiurgo, que desventró la tierra, y atravesó con su espada, el corazón de la montaña?

Eloy Alfaro;

el, fué, quien soltó, desde la playa, hasta la cima, esa serpiente de hierro y llamas; esa Tifón, conquistadora, con vértebras de acero, que fue silvando, y flameando, de co-

lina en colina, lamiendo y acariciando los flancos domados de la montaña, hasta lo más alto de las cimas, y se enroscó como una diadema de luz en las Sierras del Pichincha;

el Ferrocarril de Guayaquil a Quito, esa gran Epopeya del Trabajo, fue, la Obra Magna, de Eloy Alfaro, aquella que nada, ni las ingratiudes de los hombres, ni el odio de los chacaes, ni la amnesia cobarde de los pueblos, podrán discentirle, ni negarle.....

VARGAS

VILA



Un grupo histórico de la Inauguración del Ferrocarril. Se destaca la venerable figura del Viejo Luchador, acompañado de los miembros de su familia, de Archer Harman, de los Ministros de Estado y de personas de alta figuración en los círculos políticos y sociales de entonces.

HOMBRES DE AMERICA

A medida que pasa el tiempo, y el gran oleaje de pasiones y leyendas va desapareciendo, la gran figura moral de Eloy Alfaro, adquiere, en el moderno concepto del pensamiento americano, los verdaderos contornos de su valor.

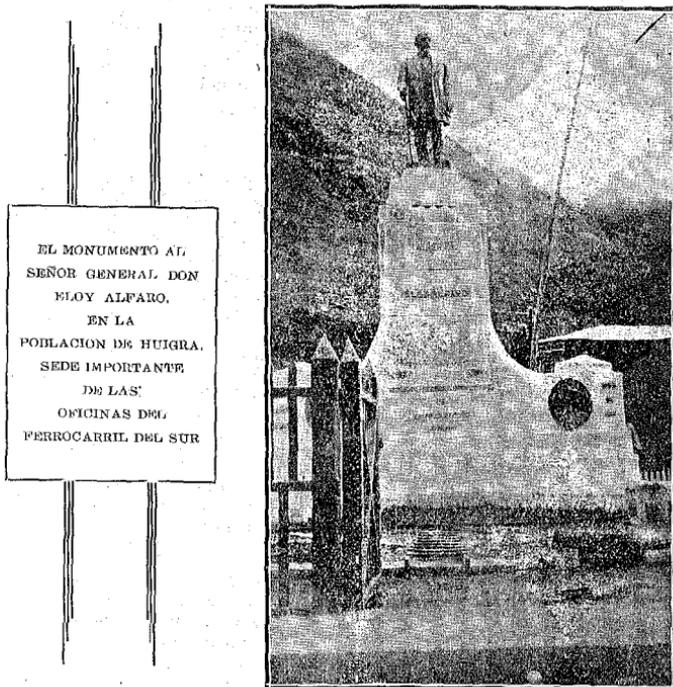
Prueba de ello son los homenajes consagrados a su memoria en Colombia, Panamá y Cuba, que confirman, no sólo la compenetración ideológica de libertad y de unión espiritual, cuyo patético símbolo es el excelso cuatoriano, sino más aún: realizan, en prueba magnífica y práctica el mejor y más noble —y quizás por esto menos comprendido— ensueño de fraternidad americana que alimentaba el bolivariano espíritu de Alfaro.

Limpio de egoísmos, desnudo ya de aviesas incompreensiones y de envenenados fanatismos, el nombre de Alfaro, luminoso de verdad y de significación histórica, alcanza el empujado sitial que, en unión de los otros gigantes espíritus de América, sus hermanos por la armonizante comunidad de los mismos ideales, merece en la consagración que la vasta conciencia americana ofrenda a la inmortalidad de sus genios, —que si bien por diferentes caminos, pero todos con la misma fe de grandeza y de mejoramiento— convergieron con el sacrificio de sus vidas sobrehumanas, a la misma titánica y trascendental finalidad de la construcción de la personalidad de América, rogando la idea de libertad, combatiendo todas las tiranías y todas las opresiones, y desbrozando rutas, rutas de elevación y dignidad humanas, para el paso de nuestras generaciones.

Juntamente al lado y en el mismo nivel de grandeza, de otros tutelares dioses de nuestros pueblos de América, irá en la eternidad de los tiempos —que así anduvo en la vida— la memoria del diminuto formidable apóstol del liberalismo, —liberalismo con liberación de alma y de conciencia; liberalismo con sueños de superación mental y espiritual, con el sentido de responsabilidad humana e histórica en la vida continental, que es el liberalismo de siempre— que consagró su vida, infatigable de luchas y de heroísmos, al ideal de su patria ecuatoriana.

Así, mientras Martí, en Cuba, y Montalvo en el Ecuador, y ambos a lo largo y bajo los cielos infinitos del continente americano, luchan, el uno hasta dejar su vida en el campo mismo del combate, (tal fue el sentido de patria y de libertad que vivía el alma del tribuno y

apóstol cubano) y el otro, alumbrando, a fuerza de sus ideas, la caótica conciencia de los pueblos de entonces, Alfaro, consciente, grávido de su misión en los destinos de su patria, que eran los destinos de América, con su opulenta convicción de compenetración y cooperación en la obra formidable que hacia el mismo fin llevaban sus otros hermanos coetáneos, entrega todo el tesoro inapreciable de sus fuerzas heroicas y apostólicas, al sólo grande ideal de la regeneración política y social,



EL MONUMENTO AL
SEÑOR GENERAL DON
ELOY ALFARO,
EN LA
POBLACION DE HUIGRA,
SEDE IMPORTANTE
DE LAS
OFICINAS DEL
FERROCARRIL DEL SUR

que cambiaría radicalmente los destinos del pueblo ecuatoriano.

Y, admirable caso de admirables conjunciones anímicas y fisiológicas este de nuestro batallador autóctono. De la raíz de su sangre y de su espíritu le nacen los más caros y nobles ideales que su abrumador dinamismo constructivo se encarga de realizarlos y de infundirlos de vida palpitante, todo con la sola esperanza, con el anhelo siempre pujante de ver el nombre de su

suelo patrio, con el que se identifica desde su nacimiento, en la digna jerarquía que corresponde a su ilustre tradición libertaria.

Del gran rescoldo contradictorio y paradójico y sublimemente homérico en el que ardió su existencia, van surgiendo con brillo propio, —como para alumbrar los críticos ojos de la historia— los diferentes elementos —virtudes— comprobados con con su vida de dignidad y acción, que hacen del héroe y estadista ecuatoriano, un sér de rara elección en la epopeya —porque en esto se traducen las vidas de nuestros superhombres— atronadora y magnífica del desarrollo de América.

Y he allí que, en nadie mejor que en él —en Alfaro— se cumple, de un modo absoluto, el sabio concepto de grandeza americana que esculpió Rodó: "sólo han sido grandes, en América, aquellos, que han desarrollado por la palabra o por la acción un sentimiento americano". El idealismo y acción fue Alfaro. Acción constructiva, creadora, hasta el punto de convertirse él mismo —maravillosa dualidad!— en ordenador e ejecutor de sus mismas obras.

Con visión bolivariana, e íntima convicción americanista, al trabajar frenéticamente por el engrandecimiento patrio, sabía que laboraba, en la medida de todas sus fuerzas generosas, por la armonía y unidad americanas. Y fue este elevado sentimiento el que inspiró todas sus ideas y todas sus acciones en el ritmo acelerado y vibrante de su existencia. Por esto es que su vida, —límpida vida acrisolada, batalladora y digna— por su propia realidad, por su propio valor, recomendándose a la eternidad de los tiempos futuros, es, en la vida de América, un símbolo de conmovedora grandeza —hasta por su bárbara pero divinizada inmolación— en perennidad y perpetuidad ejemplarizantes, que guiará, camino de su libertad absoluta y de su opulencia, a nuestros jóvenes pueblos, que con las lecciones heroicas del pasado, y seguros de su misión presente, sueñan y trabajan también para el futuro.

ANTONIO MONTALVO

DISCURSO

DEL SR. DN. ABELARDO MONCAYO

Fue pronunciado en Ohimbacallo, en el acto de colocar el clavo de oro, en el último riel del ferrocarril trasandino.

DESMEDIDO es el honor que, de imprevista manera, me cabe de ser yo el primero en dirigirme a tan escogida y nobilísima porción de compatriotas, en días de tanta significación para la República. Pero excusad una justificable inmodestia, perdonadme la jactancia: es desmedida esta distinción, lo confieso; mas a fe que no estoy lejos de merecerla. Para muy



EL MINISTRO GIGANTE DEL REGIMEN LIBERAL

pocos, para contados ecuatorianos, y yo uno de ellos, cuántos sinsabores y angustias, cuántas largas viglias e imponderables torturas significa ese férreo monstruo que con asombro estáis contemplando; monstruo que a menudo hasta la fibra más delicada del alma—la honra—ha venido triturándonos. General, general ¿no sentís a veces que vuestro entusiasmo y regoci-

jo se resuelven en lágrimas?... Y es porqué en este valle de pruebas, de incansante lucha hasta el progreso mismo demanda víctimas.

Pero he aquí la locomotora en las puertas mismas de la capital; he aquí en lazo indisoluble, el abrazo de acero entre todas las zonas del Ecuador; he aquí realizado el imposible.... Qué emoción, señores, al ver esta prodigiosa máquina, al pie mismo de ese exciso, de ese legendario monte, el Pichincha, tan vecino del firmamento, que parece casi sustentáculo suyo! y qué placer a la vez; pues antójaseme, que en este instante, aspiramos todavía el ambiente del gran siglo, el del XIX, para quien, aun si otros timbres no le sobrasen, le bastaría la creación de este gigante, para figurar en la historia, como el Napoleón, como el Bolívar de los siglos!

No más costeos y serranos ni degradantes regionalismos; nuevos horizontes a la inteligencia, al sentimiento y a la ferviente actividad de todo el pueblo ecuatoriano; nuevas fuentes de riqueza y ventura, de bienestar y engrandecimiento para la patria, eso y más significa para nosotros este solemne momento.

Señorita América... hasta vuestro nombre suena como dulcísimo agüero para lo futuro! Señorita América, así como con clavo de oro habéis remachado el último riel, también con letras de oro acabáis de grabar vuestro nombre en nuestra historia; porque esta grandiosa obra, a la vez que immortaliza la gloria de vuestro ilustre progenitor, es la radiante aurora de una nueva era para este país.

No siempre son perdurables los esplendores con que Marte orla las sienas de sus escogidos; en tanto que estas obras que, con interminables armonías, pregonan paz, progreso, verdadera fraternidad, desafían en su duración al curso de los tiempos.

Señorita América, ese beso en la frente de vuestro padre, qué consolador es para él, en este día; porque él es el beso de la gloria y el beso de todo un pueblo agradecido.

Cuenta la tradición, señores, que un Inca o uno de nuestros antiguos Shiryas, para resguardar su hermosa cuna—Quito—de los destemplados vientos del sudeste, mandó levantar ese montecillo, nuestras delicias—el *Yavirac*—como ellos lo llamaban, o el Panecillo, como nosotros lo decimos. No quiso aquel rey que, como el Turubamba, fuese tan helada la ciudad que al andar de los tiempos había de ser proclamada Luz de América. Pues bien, véis ese montecillo? pues sabed, que para que el ferrocarril trasandino, llegue desde Durán hasta la planta de nuestra sultana, ha habido que remover tierra tres veces más de la contenida en ese monte, no para interceptar, por supuesto, sino para hacer más saludables, y más fecundadas y más bienhechoras para Quito las auras de la civilización, las que robustecen el humano perfeccionamiento.

Bendigamos la entereza y constancia de la mano generosa, a la que debemos tamaño beneficio. Nada aquí significa mi personalidad; pero represento a varios magistrados de provincia; represento una parte valiosa del ejército; Ibarra y el Municipio de Otavalo y Riobamba y Azoguez y Cuenca se unen a mis acentos; y si algo significan el espíritu y la solidaridad nacionales algún derecho, pues, me asiste para afirmar que mi patria toda bendice conmigo, en este instante al modesto Caudillo que, bañando de luz esta página de honor, tanto engrandéce a la patria y muy en especial al partido que representa. Porque sabedlo, hablando de este ferrocarril, si bien es timbre singularísimo el del ejecutor, y en grado no menos importante de quien ha sido el brazo de ese ejecutor, ora por la dirección, ora como intermediario para la consecución del capital, la obra, etc., la obra es de todos; razón por la cual, con el dedo puesto en ese divino monstruo, bien podríamos aplicar aquella sublime frase:

"Gozad, gozad, hermanos,
Todos en él pusimos nuestras manos".

Una palabra más: el clavo que acaba de remacharse es meramente provisional; el beneficio completo, esto es, la plena resurrección del Ecuador será; cuando este corcel gigantesco, después de vivificar las faldas del Imbabura, llegue jadeante a las orillas del Paillón.

El Comité Militar, presidido por el intrépido General don Flavio E. Alfaro, que funcionó en las festividades de la inauguración del Ferrocarril del Sur.



La foto nos recuerda a varios de los distinguidos y esforzados Tenientes de Don Eloy, que dieron pruebas palmarias de pericia militar y de sus virtudes de ciudadanos patriotas en los combates librados por la libertad.

TRADUCCION

DEL DISCURSO PRONUNCIADO EN INGLES POR EL SR. ARCHER HARMAN, EN EL BANQUETE OFRECIDO POR EL COMITE MILITAR AL GRAL. ELOY ALFARO, EL 25 DE JUNIO DE 1908

SEÑOR Presidente de la República.
Señores:

Por desgracia no conozco suficientemente vuestro idioma para poder expresar lo que deseo en estos momentos, y os ruego perdonéis mi ineptitud y me permitáis dirigiros algunas palabras en inglés.

Señores:

Hace once años, el catorce del presente mes, tuve el honor de haber sido escogido por vuestra República para contratar la construcción de un ferrocarril, que había sido por muchos años el sueño de vuestro país, para poner en comunicación esta capital con el puerto de Guayaquil, uniendo de este modo el interior de la República con la costa.

En esta grande empresa me habian precedido muchos caballeros de reconocida honradex y habilidad.

No dudo que la magnitud de la obra ha sido justamente apreciada por los ciudadanos ecuatorianos quienes han estado observando su marcha con ansiedad en ciertas ocasiones, pero siempre con un grado de esperanza que nos ha dado valor para no desmayar en nuestros esfuerzos.

La obra ha costado grandes sumas de dinero y gran sacrificio de vidas. El fin está coronado y lo que se ha llevado a cabo con esas inversiones debía pensar en mucho a los sacrificios que se han hecho, porque, desde al principio fué el trabajo hecho en interés de esta gran República del futuro, y le ha forjado un eslabón en la cadena del continente americano: en época no muy remota esta línea férrea vendrá a formar parte del gran lazo de acero que comunicará las lejanas regiones del norte con el Estrecho de Magallanes.

Celebramos hoy una ocasión memorable: nos felicitamos mutuamente por lo que se ha llevado a cabo, porque podemos decir, con justicia, que hemos vencido muchas dificultades y luchado con éxito contra grandes obstáculos. Pero, señores, hemos sido apoyados por el cerebro gigante, el brazo fuerte, y el valeroso corazón de Eloy Alfaro, y si el Gran Arquitecto del Universo le concede algunos años más de vida, lo que ahora hemos llevado a cabo no será sinó apenas la piedra fundamental de esa maravillosa estructura política y social a que está destinado el Ecuador, no sólo por su posición geográfica sinó por sus fuentes de riqueza que aún necesitan desarrollo.

Nadío aprecia 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 se presentaron tan aterradoras que no solo asustaron al pueblo de este país si no que casi hicieron desmayar a los que habían tomado en sus manos la labor.

La mayor parte de la oposición hecha a esta obra no tuvo tanto su origen en este país como en el exterior. Muy lejos estoy de criticar a aque-



Busto erigido en uno de los
parques principales de la ciudad
de Panamá.

llos elementos que, por mal entendimiento o por dudas de conciencia, no haya creído en la posibilidad del éxito de la empresa. Pero, quienes quiera que ellos sean o cualesquiera que hayan sido las causas que los hicieron dudar, DEBEN HOY TOMAR PARTE EN EL REGOCIJO GENERAL.

Antes de concluir, permitidme, señores, haceros presentes algunos hechos que deben ser claramente expuestos en esta ocasión. Se ha hablado mucho, tanto aquí como en el exterior, sobre el costo excesivo de este ferrocarril y se ha asegurado que se han cometido grandes errores en su trazado y construcción: Las tres personalidades a cuyo plan se debe esta gran obra fueron el Coronel Shunk, Henry Davis, y el Mayor John A. Harman. Todos estos caballeros hicieron uso de sus talentos para esta empresa, a la cual sacrificaron sus vidas, y en ninguna parte de este territorio brillan con más esplendor los rayos del refulgente sol ecuatoriano que sobre el pedazo de tierra que cubre los restos de John A. Harman. Perdonadme, señores, si hago aquí constar que no estoy de acuerdo con los muy pocos que de un modo absoluto niegan el prestigio y la fama que van unidos a los nombres de los señores que acabo de mencionar.

El Ecuador, señores, ha hecho grandes sacrificios financieros para llevar a cabo esta obra; pero hoy tenéis en frente de vosotros la realización de vuestros ensueños de gloria para la patria; y mientras tanto vuestras repúblicas hermanas, habiendo hecho aún mayores sacrificios, todavía no realizan sus esperanzas: Colombia ha hecho un sinnúmero de contratos, ha gastado ingentes sumas, mucho más que vosotros, en su honrado esfuerzo para enlazar por medio de los rieles su ciudad capital con la costa. El Perú, en sus esfuerzos para unir su capital con el interior y sus grandes posesiones orientales, en la construcción del ferrocarril del Oroya, ha gastado millones de sus riquezas y esa gran obra que fue comenzada por el año 1880, no está ni medio concluida, y para terminarla necesitará ese país el advenimiento al poder de un Eloy Alfaro.

Vuestra línea férrea, señores, ha costado treintiocho millones de sueros. Al país lo cuesta realmente 24'000.000 de sueros, en bonos, los cuales con toda la habilidad que se me concede, me ha sido imposible colocar en más de 16'000.000 de sueros. Los 22'000.000 restantes han sido provistos por los accionistas de esta compañía, pero, tenemos la seguridad que, al dar cumplimiento a nuestro contrato con vosotros, dándole al Ecuador una línea férrea entre su metrópoli y su puerto principal, nuestros esfuerzos y sacrificios tendrán su remuneración a su debido tiempo, mediante el aumento extraordinario del tráfico.

No puedo terminar sin hacer otra vez referencia al General Don Eloy Alfaro a quien felicito y doy las gracias de todo corazón, lo mismo que lo hago con los verdaderos patriotas que con tanta lealtad lo han apoyado.

Como sabéis, este contrato fue hecho el 14 de Junio de 1897. Por una razón u otra, el trabajo no pudo seriamente comenzarse sino hasta Febrero de 1899. De esa fecha hasta Agosto de 1901, lo que se llamó la sección montañosa quedó prácticamente terminada. El General Alfaro se retiró de la presidencia en Agosto de 1901, y desde entonces hasta Enero de 1906, con toda la energía, habilidad y recursos de que podía disponer, solo logré completar 30 millas adicionales a la línea.

El General Alfaro reasumió el poder en Enero de 1906, y de esa fecha al 17 de Junio de 1908, el trabajo en este ferrocarril no fue suspendido por un solo día.

A vos, General Alfaro, se os debe la gloria de la terminación de esta gran obra, la cual no hubiera sido jamás llevada a feliz término sin vuestra intervención. A mí me ha tocado, a la medida de mis esfuerzos, cumplir con vuestras instrucciones, y me enorgullezco en hacer constar públicamente que para mí ha sido un honor muy alto el haber podido ser vuestro cooperador.

El personal de
"EL TIEMPO",
de Quito, en la época
cercana a
la inauguración
del Ferrocarril.
Este diario
bregó



siempre,
valientemente,
por los intereses
de la magna obra y
el triunfo completo
de la Enseña
Roja.



ELOY ALFARO

Helénico varón, brazo de acero,
fuerte gladiador, águila brillante;
agregó Luchador de gesto fiero,
alma guerrera y corazón gigante.

Grande como los héroes de Homero,
altivo vencedor de la ignorancia;
el Rebaño fanático y altanero
insultó su olímpica arrogancia.

Y su voz para el torpe resonaba
con resonancias de huracán triunfante;
el fulgor de su espada conquistaba
el cráter mismo de un volcán quemante.

La regia línea de la ferrovía
su mente luminosa la trazó.....
amaba al Pueblo y su amor quería
la gloria de la Patria en que nació.

Quisiera que su nombre siempre vibre
cuando el tren por los Andes atraviesa
diciendo el bien de la CONCIENCIA LIBRE
y no se olvide su ática proeza.

Como vibra el rayo en el infinito,
como grita el cañón en la victoria
su grandeza grabada en el granito
viva como Aquiles en la Historia.

JORGE NUÑEZ

QUITO, JUNIO 25 DE 1933.

EL TREN

Hay un ambiente de melancolía
en la extensión del páramo desierto,
y una sutil neblina hace que el día
bajo su pena haya quedado muerto.

Cual si fuera una póstuma sonrisa,
brotando de un peñón una vertiente
callada entre las quiebras se desliza
y muere en un remanso, dulcemente.....

Hay un manto de nubes que se enreda
en la montaña azul, y se diluye
como una gasa diáfana de seda,

y en tanto, al pie de esa montaña erguida
el Tren como un fugaz anhelo que huye
pasa dejando un hábito de vida.....

HERIBERTO FALCONI

EL COMITE "ELOY ALFARO"

Liberales históricos
leales, en toda emer-
gencia, al nombre y obra
de Alfaro, para la cual,
con nobilísimo empeño, han
procurado la justicia repa-
radora del tiempo y de
la historia.



Sr. Dr.
Pablo I. Navarro
Presidente.



Sr. Dr.
Abelardo Montalvo



Sr. Dn.
Enrique Bustamante



Sr. Dn.
Alejandro
Peñaherrera



Sr. Dn.
Alejandro Andrade Coello



Cnel. Dn.
Pedro
Concha T.



Cnel. Dn.
Carlos
Andrade

AYER Y HOY

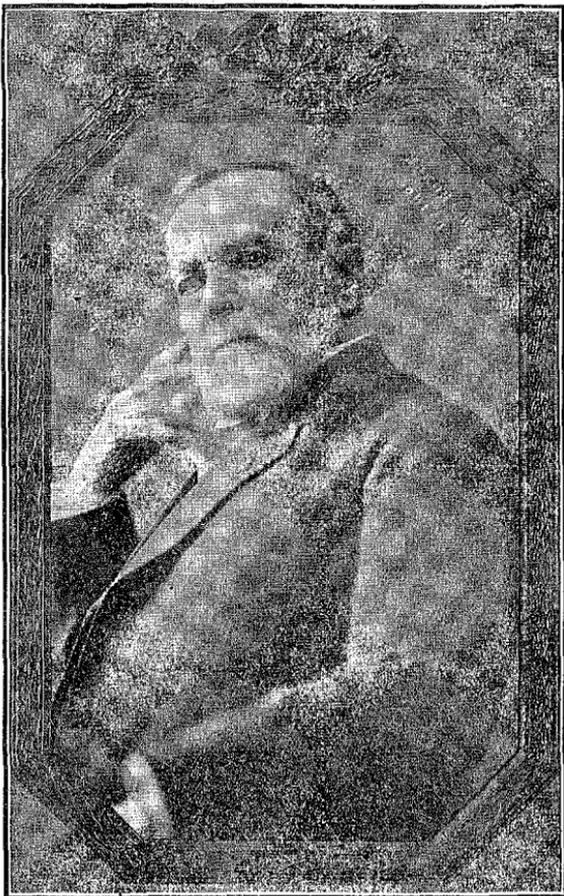
UNA JORNADA DE CAMINO A MI TIERRA

A principios de junio de 1874, entre cinco y seis de la tarde, llegaban dos caminantes a una de esas casuchas solas y desmanteladas, que se hallan de trecho en trecho, por las llamadas Playas, camino de Babahoyo a lo interior de la República.

Con trazas de salteador y mendigo, caballero sobre una mula a medias albardada, y no más completamente enfrenada, era el uno un arriero



de Guaranda: patán corpulento y de rostro más huraño que atractivo, pero muy honrada persona, hasta que Dios permita otra cosa, como suelen decir por allá los del oficio. El otro que traía igual cabalgadura, bien que completamente ensillada, mostraba al tiro ser extranjero, aún cuando no fraile, clase que por entonces formaba como un cordón de industriosas hormigas,



El eminente liberal y destacado hombre público:
Sr. Dr. Dn. ALEJANDRO CARDENAS

a lo largo de todos nuestros caminos. Claro lo venía diciendo su vestuario muy otro del nuestro de viaje: en vez de poncho, buen sobretodo de paño, sombrero de lo mismo, y elegantes botas de cuero charolado. Era, en efecto, un francés, primera vez venido a América, y en dirección para Quito. Bien cerrada patilla negra avisaba su viril edad, y en la expresión de los ojos, podía traducirse algo de carácter violento o iracible.

—Dios le guarde, compadre Ramírez, gritó en llegando el arriero; habrá donde asegurar estas bestiecitas?

—Si habrá, compadre, como usted se tome el trabajo de ir a dejarlas en el desmonte, contestaron desde lo alto de la casuca; y sin más aguardar saltó de la mula nuestro hombre, diciendo al francés que hiciera otro tanto.

Preguntó éste si no había por allí *más hotel*, e informado de que no, después de consultar un itinerario de su cartera, se resolvió a pasar la noche donde se le indicaba. Mal de su grado debió de ser, eso sí, a juzgar por el duvitativo movimiento de cabeza, con que respondía a la ávida investigación de sus ojos en contorno de la sedicente casa, como quien tratara de asegurarse si sería posible y cierto que allí durma gente. Que, en efecto, no fue buena la posada de esa noche, lo confirmaba la gentil madrugada del día siguiente.

Tal vez el anterior caminaría sin ningún sobresalto el europeo, entretenida su atención en la hermosura de la selva, los encantadores caprichos de esa vegetación gigante, lo risueño de algunos desmontes, medio poblados, de esas chocitas en cuatro patas, que se allan aquí y acullá, por toda aquella primera jornada del camino.

Para estotro día, comenzaba ya la subida que sigue a Playas, y de consiguiente el tropiezo más y más frecuente con lugares nada parecidos a una carretera.

Había llovido fuerte por la noche.

Las mulas empezaban a necesitar de toda el ansia de volver a su tierra, para ver de resignarse a hacer, paso entre paso, esa ascensión por una escala de chaparro y lodo, puesta medio perpendicular hacia los cielos.

Inquietud, susto, sospechas iban apoderándose del ánimo del francés.

—Garzón, dijo al arriero, que venía sirviéndole a la vez de conductor y paje, es que usted está asegurado de bien conocer el camino?

—Puedo decir que en él nael y me he creado, señor; ni pariente soy de los Garzones de Mocha; conozco mis mulas, y con ellas, vendido a los ojos, puedo ir a la ciudad. Hablaba de Guaranda.

C'est bien; pero procure usted evitar un poco estos lodos, que creo pueden ahogar a cualesquiera mulas.

—Eso de ahogarse a secas, queda para Latacunga, señor.

—Pero tampoco estas lagunas están muy secas, *mon ami*.

—Cierto, oreadito no más está todo, señor; a fines del mes se lo verá ya echando polvo.

—Y a qué hora llegaremos a la carretera del general Morón?

—Esa es cosa de Gobierno, allá en Quito. Yo no la conozco ni quiero conocerla; que por haberla visto y dicho algo de ella mi primo, tiempo há que lo reclutaron.

—Según ponderan, debe de extenderse siquiera a lo largo de media cordillera de los Andes.

—No son Andes, *monstar*, sino Andas los señores de Ambato, hasta cuya casa o poco más dizque se extiende, teniéndolos despeados e inútiles a los cabullos de los *Chillogalas*. Estos me lo han contado, sin que yo les pregunte; porque, como llevo dicho, tiemblo de hablar de Iglesia o Gobierno, por hoy cosa mesma.

—Tiemble usted de lo que tiemblo, desgraciado, pero va a decirme en el acto dónde estamos y a dónde me lleva, exclamó a esta sazón el francés, ya encendido y trémulo de ver cual iban de mal en peor esos fangos y laderas que su compañero llamaba camino; porque noto que nos extraviamos; éste no es tal camino, nó, señor, no puede serlo, ¡somos perdidos!

—Vamos cerca de Angas, señor, y todavía es temprano, no hay por qué molestarse.

Volvió a sacar el asustado su cartera del bolsillo, y después de leer en ella, como ya lo había hecho varias veces, dijo:

—En mi libro no hallo ese nombre. Cuanto a caminos malos, dice, muy malos, verdad; pero, por mi palabra, que hasta aquí no los veo ni buenos ni malos. Sin embargo continuaremos.

Y diciendo y haciendo, continuaban muy a duras penas por esos vericuetos infernales, que no daban tiempo a que le volvieran los espíritus al caminante de afuera; que para el nacional, todo era tortas y pan pintado, donde lejos de ver ningún peligro, hallaba su habitual entretenimiento. Caminarían cosa de una hora más, cuando comenzó una lovizna menudita, incesante y algo fría. Y en esto quiso la mala suerte del primero, que desmanguillase dos o tres veces de seguida su mula, y se parase en la dificultad de trepar una pendiente tan resbaladiza, como peligrosa por la profundidad a que uno de sus lados conducía.

—*Ca n' est pas possible*, se dijo echando pie a tierra: no señor, gritó, no cabe que por aquí haya camino ni para fieras, menos para hombres; y cuanto alcanzo a sospechar en este descarrilamiento es un mal designio conmigo, *une arriere pensee*; pero se equivoca usted, señor el bandido, porque no traigo en mis bolsillos sino letras a mi orden.

—Guárdeme Dios, de tener tales designios ni con usted, ni con nadie, ni con sus letras y papeles, oro solo en manos de abogados: arriero limpio soy, como lo pueden decir todos y aún mi mismo *comandante* Uquillas; cuanto y más que estamos en día claro y en lo mejor del camino.

—Lo mejor! lo mejor, dice usted?

—Sí, señor, y mire como allí vienen muchos otros pasajeros, antes apártese un poco, a que pasen esos borricos.

—Mas, cómo me muevo, con mil diablos! si estoy enterrado hasta la cintura, ni adónde ni por dónde!

—Por ahí, señor, decíale el gafa, enseñándole un espantoso desfíladero; por ese filito, espante no más a la mula.

—Si no pregunto, animal, por dónde se despeñaría usted en un arranque de brutal despecho; sino por dónde me libro de descender de bruces cuanto hemos subido, o mucho más.

Medio se sonrió aunque injuriado el arriero; y apeándose con santa paciencia ayudó al otro a safar del conflicto, lo cual ya lo había hecho la mula con la destreza de un cabro. Volvieron a montar. La frecuencia con que iban topando con otros caminantes, había acabado de desvanecer en el francés las aprensiones de un extravío por completo; pero respeto a las de alguna mala intenciona, no acababa de tranquilizarse. Los harapos y semi desnudez de los trajinantes; los huesos esparcidos en todo ese largo cementerio; los cráneos humanos y cruces puestas entre ellos, le venían oprimiendo el corazón. No conseguía convencerse de que solo hubiese desventura en semejante modo de viajar. Estos hombres, pensaba, acosados de la miseria acostumbrarán sepultarse vivos, como sus padres acosados de los españoles; o serán asesinos cobardes que, por no emplear otras armas, buscan en estos precipicios una finguida casualidad para matar.

Y como para confirmarle en su mal pensamiento, apenas habían pasado sobre el esqueleto de un caballo medio enterrado patas arriba, y que dejaba ver retazos de jerga, como ropa del dueño que estuviese debajo; se encontraron en el aprieto de doblar un recodo ascendente en forma de ese, que ponía al viajero en riesgo y peligro de derrocar sobre el otro. El arriero era quien se hallaba en lo alto, y animaba con silbos, gritos y calumnias a las mulas, que sudaban por desenterrar una pata y asegurar otra.

—Alto ahí, gritó desconcertado el francés, viendo al otro en el cenit. No da usted un paso más, o le destapo los sesos. Y sacaba el revólver. Prefero, añadía, morir rodado, a soportar una rodadera sobre mí.

—No tenga usted miedo, señor, ¡siga no más, así despacito, como yo.
—Miedo ¡miedo, dijo usted, canalla? Soy francés, estuve en Beaungency, Meung, Tavers y Vendome; he visto muy cara a cara a ulanos y prusianos, para temer ni a cien muertés; pero aún no quiero ninguna, y le prevengo que se apeee.

—Pero, señor.....

—Nada! Baja usted, o allá va una bala.

—Y lo ha de hacer el hereje, dijo entre dientes el amenazado. Hubo de resignarse, se apeó, ayudó al otro a apcarse, arreó las mulas y se pusieron a subir pie a tierra.

Caía y levantaba el francés; renegaba y volvía a renegar el arriero, y avanzaban mucho sinembargo, porque el miedo que ponía éste de que podía alcanzarles la noche, no dejaba ni cobrar aliento al otro infeliz.

—Oh! *mon Dieu*, venir a buscar muerte tan obscura, yo que he podido morir tan gloriosamente.

—No tenga usted tal pena, señor, que también los que mueren aquí en gracia pueden irse a la gloria: al fin es tierra de cristianos.

—Buena gracia será, ciertamente, la en que mueren estos suicidas. Fango de salvajes es éste, más bárbaros que los beduinos, no tierra de cristianos, judíos ni musulmanes, ni secta alguna racional.

—Jesús, señor, ni los misioneros nos han dicho así. Pero consuéllese, que ahí asoman los tambos del camino real, donde quedaremos a dormir.

Efectivamente habían andado mucho, gracias a lo brioso que a pesar de las vueltas se tenía el francés, sin dejar por esto de considerarse ya *dé-fait* decía desbaratado.

La miserable choza a que llegaron era el mejor mesón de esos mundos, y apenas daba campo, en el santo lodo, para dos personas al amor de la lumbre. Entre las goteras y la puerta, estaban sentados unos cuatro arrieros; allí mismo, sobre unos sacos de papas, un niño, una mujer y una jaula de gallinas. Menos las gallinas, todos devoraban alegremente una bolsa de maíz tostado, trozos de queso y sal, sin separar la vista de hasta doce asnos envueltos en barro, que allí cerca se osforzaban tristes en pasar un pienso de gamalote.

—Hola, don Santos Cavilanez, dijeron los del rancho, al recién llegado que venimos siguiendo: ¿cómo está por abajo?

—Así así, un poco *fiervo*; este *monstieur* Dios sabe como ha llegado; y por arriba?

—Hay, don Santos de mi alma, eso sí que está tiranía.

—Qué dicen? preguntó el francés.

—Señor, que de aquí para adelante si está muy malo el camino.

—Pues, decididamente, esta es mi sepultura, exclamó angustiado el gabacho, y se dejó caer al despecho en un cuero de res, que la posadera le había ofrecido.

A. CÁRDENAS.

EN EL TREN

(Viaje relatado a todo vapor).

Si es cómodo viajar en tren, es todavía más agradable el suceso cuando hemos recibido gratis el boleto de pasaje, por órgano del Presidente de la Confederación Obrera. Este buen señor, que tiene de Martí el entusiasmo oratorio y la ceguera del viejo Homero, con el tacto que le distingue, me consideró digno de formar en el número de sus subordinados, que estaban a punto de marchar a la Capital de la República para la inauguración del Ferrocarril trasandino.

No solo los Diputados han de viajar de valde y han de admirar la obra estupenda, y han de escuchar absortos los resoplidos del monstruo. Esos resoplidos son indudablemente más poéticos que el relincho de las cabalga-



SR. DN. CELIANO MONGE

Historógrafo y literato de nota que, en los tiempos difíciles de la implantación del Liberalismo, fue Secretario Privado del señor General Eloy Alfaro.

duras que pacen en las márgenes del Zamora y el Tombamba, y de cuya fortaleza, a prueba de alforjas o maleteros, sólo se aprovecha, hoy por hoy, hasta la floreciente Huijra.

El vapor fluvial nos ha conducido a la estación de Durán, de donde arranca la línea. Antes que nosotros están ya acomodadas las maletas, que significan previsión y provisión. El terno negro dominguero y las municiones de boca ocupan en ellas los respectivos compartimentos. Los cigarrros y el cognac corren de cuenta del Presidente de los confederados.

Antes que terminara el silvido anunciador de la partida ya estábamos en los carros que el Gobierno nos había destinado.

Adiós bosques tropicales de la costa! El tren lleva la velocidad como de tres minutos por milla. Adiós! Yaguachi legendario, patria de los Garraicoas. Adiós! ingenios fecundos, que oprimiendo a la caña mijel producéis el albo y dulce alimento, creador de monopolios. Adiós! orillas profanadas del Chanchán; quien sabe si tendremos la suerte de volveros a ver!.....

Entre vosotros y la región andina que toca a las nubes, está la espada del angel. ¿Qué digo espada? Allí el diablo asoma la *Nariz* más descomunal que han presenciado los siglos y nos impide el paso con su mole granítica empinada. Pero qué ha podido este obstáculo ante la ciencia de Jhon Harman y Bennet? Vade retro! Los gigantes descargaron en ella golpes maestros, y por los cortes que forman una espiral o más bien dicho, un zigzag atrevido sube a diario la locomotora produciendo escozor en la endemiada epidermis.

Alausí presencié este triunfo, y sin volver todavía del asombro, vió después a los rieles salvar el hundimiento de Shucos, ardid de guerra dispuesto por el genio de los Andes derrotado.

Qué delicioso es respirar a todo pulmón el aire oxigenado de la sierra.

Se establece animada conversación entre los viajeros; pero de pronto alguien interrumpe a Albuquerque en su largo razonamiento, acerca de las ventajas del derecho de asociación, con el grito de Coita! Coita! Todos asomaron a las ventanillas para conocer la laguna, a cuyo rumor se templaron las lirás acordadas de los Orozcós y Larrás.

Pero el tren no se detiene, y ya estamos en Cajabamba. Mirad! aquí fue Riobamba, la célebre villa de los conquistadores. Esos valles fueron cinco plazas. Aquí fue templo. Ah! de todo sólo quedan las señales. El terremoto del siglo XVIII arruinó la patria del sabio Maldonado y del historiador Velazco.

Fabio, si tú no lloras, le dije al maquinista impasible, mejor será que continuemos el viaje. Sí, el tren, con el ligero descanso, parece que ha cobrado bríos, y ya estamos cerca de la nueva Riobamba. Ya llegamos. La luna asoma misteriosa por entre los picachos del Altar, y aumenta la intensidad de sus rayos al reflejarse en el Chimborazo, rey de los Andes.

Un comisionado de Gobierno, compañero de viaje, me invita a visitar al Gobernador para tomar datos acerca de la administración de sales y del pago de raciones a la guarnición de la plaza. Yo prefiero quedarme en el hotel, porque sopla un vientecillo glacial. El cognac que fue febrifugo en Huijra es antídoto contra el frío, y lo menudeamos que es una bendición. Así como el vestido blanco sirve para el invierno y el verano, este dorado licor arropa agradablemente en todos los climas.

Loor! al que invitó el cognac.

El sol dora las altas cumbres; qué espléndida se presenta la mañana. El tren asciende, corre, vuela y pronto ocupa el llano de Luisa. El silvido alegre de la locomotora despierta a las cabañas y va a extinguirse en los confines lejanos del vastísimo horizonte.

Ya estamos en la Oreja del Diablo, cerca de Mocha; el tren pasa aturdiéndola; y luego se enseñoorea de los campos históricos de Huachi,

ahora bien cultivados y fértiles, merced a los empresarios que a todo costo han llevado a esa Sahara los manantiales del Carihuairazo.

Unos minutos más y la locomotora jadeante se aproxima al Oasis, que es la patria de Cervantes de la América. Mientras la maquinaria sedienta hacia su provisión de agua en Ambato, los viajeros pudimos departir con algunos amigos, descendientes de los escritores beneméritos Montalvo, Mera y Cevallos, que nos salieron al encuentro. En esta bella ciudad se inauguró el servicio del ferrocarril el año anterior con una fiesta espléndida, propia del civismo y entusiasmo de sus moradores.

La locomotora rompe al fin el aire perfumado, pues atravieza bosques y jardines alimentados por las puras linfas de su río sonoro, hasta que ingresa en las cálidas planicies de Samanga.

El calor es sofocante y nos amodorra. No nos sentaría mal una zambullida en la laguna de Yambo; pero aunque es una especie de Estigia no saldríamos de ella invulnerables. El terreno deleznable anuncia su proximidad.

Oh! buen Dios, ya estamos del otro lado sanos y salvos. Albuquerque aprovecha la ocasión y nos habla de los abismos de la anarquía que produce la desunión entre los hijos del trabajo, y nos vuelve esa especie de somnolencia que nos dura hasta distinguir la ciudad de Latacunga.

El tiempo estrecha y no podemos conocer esta importante ciudad. Ni siquiera puedo enviar un saludo al poeta Juan Abel Echeverría, que vive junto a un horno, según el decir de su tío Don Numa Pompilio Llona. En efecto, el Cotopaxi, con su penacho de humo, hermoso y amenazante está a nuestra vista, dominando el valle, donde se asienta la cuna del filántropo Vicente León. Por medio de exuberantes dehesas parte el tren más acelerado que nunca como temiendo una erupción del mayor de los volcanes.

Divisamos el cerro de Callo, centinela que guarda las reliquias de un palacio de los incas; y por más espacio que devora el tren tardamos mucho para pasar por su lado y coronar el nudo de Tiupullo, que es la parte más alta del camino.

Después que el maquinista atenúa el calor de la locomotora caldeada, descendemos a los campos de esmeralda, de Machachi. Qué panorama, Dios inmenso! es la única parte en que iría a lomo de mula para contemplar a mi sabor la naturaleza y, sobre todo, el agreste y variado aspecto de las cordilleras que limitan al cantón, que lleva el nombre del orador Mejía.

Tambillo bajo, Tambillo alto, apenas si lo vemos. Se presenta de súbito a nuestros ojos otra maravilla: Chillo, único valle que no es de lágrimas. Con sus frutos sazonados y abundantes alivia las necesidades de los pobres y rellena las arcas de los hijo-dalgos terratenientes. Qué hermoso está a la luz del crepúsculo! Es la mansión predilecta de los sifos y las driadas que discurren poéticas por las márgenes encantadas del Pita y de San Pedro.

Una hora más de luz! Ah! no es posible alterar las leyes de la naturaleza ni la disposición del yankee conductor, y nos resignamos a no seguir admirando el valle paradisiaco, en cuyo fondo la población de Sangolquí es un punto imperceptible.

¿Qué faja luminosa asoma en el norte como anuncio de aurora boreal en las regiones hiperbóreas? Son resplandores del alumbrado eléctrico de Quito que nos asegura el fin de la jornada.

Pitó la locomotora; un murmullo de voces entusiastas la contesta. Son los artesanos de la Capital que nos esperan con los brazos abiertos en la estación final de Chimbacalle. El 23 de junio de 1908, año de Alfaro, a las siete de la noche, se confunden en estrecho abrazo las clases trabajadoras de Quito y Guayaquil.

Loor! a los rieles que unen! Loor! a la paz que consolida esta unión, para el progreso y felicidad de la Patria.....

CELIANO MONGE.

EL FERROCARRIL TRASANDINO

(Del opúsculo "El Régimen Liberal y el Régimen Conservador juzgades por sus obras")

EL Partido liberal se ha mantenido con el arma al brazo, y el enemigo al frente; y, sin embargo, ha realizado mejoras que lo inmortalizarán en la memoria de los ecuatorianos.

El Ferrocarril Trasandino es más que suficiente para que el nombre del General Alfaro dure tanto como nuestra historia; porque—a pesar de contrariedades que para cualquier otro habrían sido insuperables—el Caudillo de la Regeneración ha satisfecho el más vehemente de los anhelos de sus conciudadanos, la necesidad más urgente y vital de la Patria.

Unir la costa con la escarpada cumbre de los Andes, por medio de las paralelas de acero; hacer oír el silvido civilizador de la locomotora, en las más altas quebradas de la cordillera; facilitar el cambio de productos y el movimiento comercial entre la sierra y las orillas del Océano, ha sido el más bello sueño, la aspiración más patriótica de todos los buenos hijos de la República.

Pero, la falta de crédito de la Nación, la escasez de sus recursos ordinarios, la carencia de vigor y entusiasmo en los administradores de la cosa pública, las mismas dificultades que oponía la naturaleza, hacían de aquel sueño facinador, una quimera, una esperanza loca, una idea irrealizable.

¿Quién era capaz de tomar sobre sus hombros, una empresa tan colosal, sin contar con las fuerzas indispensables para sostenerla y sacarla adelante?

La sublime terquedad del General Alfaro se salió con la suya; y la locomotora está recorriendo—a la vista de los incrédulos que tachaban de locura el empeño del gobierno liberal—está recorriendo, decimos, la línea férrea que une la Capital del Comercio a la Capital del Estado, como lo anhela el patriotismo.

Con la azada en la una mano, y el fusil en la otra; como si dijéramos, entre combate y combate; sin dinero y sin crédito, el Partido liberal ha vencido las resistencias de la naturaleza y de los hombres; y la obra redentora está ahí, prestando sus inmensos servicios a la prosperidad del país.

No nos toca analizar la bondad técnica de la vía, ni defender ni acusar a los empresarios; pero, si llamamos la atención del público, hacia los positivos beneficios que la Nación ha reportado del Ferrocarril, despectivamente llamado de *Huamán*.

Cierto, muy cierto que dicho Ferrocarril deja todavía mucho que de-sear; pero, no es menos cierto que ha cuadruplicado la riqueza ecuatoriana, en los pocos años que lleva de servicio.

El aumento de la producción agrícola es creciente; el valor venal de las cosas sube y sube de manera prodigiosa; hay, ahora, trabajo y buen salario para todos; el porvenir económico se presenta halagador y risueño por todas partes.

Injusticia, descumunal injusticia, el condenar esta obra gigantesca, sólo porque no tiene aún toda la perfección que adquirirá con el tiempo, como ha sucedido con todos los ferrocarriles del mundo.

Y, luego, ¿cuánto cuesta el Ferrocarril Trasandino para que la oposición lo mire como un factor de ruina y bancarrota para la República?

Doce millones de pesos en papel fiduciario: doce millones nominales; puesto que esos bonos se lanzaron al mercado con un descuento considerable. Doce millones en papel que la Nación podría recoger por la mitad

de su valor; y redimirse de este crédito que los opositoristas exageran y abultan hasta los últimos términos.

Podríamos comprobar, con numerosísimos documentos, que el *ferrocarril de Harman*—como dicen los enemigos del General Alfaro—es el más barato de América; pero, nos contentaremos con copiar los siguientes *datos oficiales* sobre el costo de la línea férrea que más se asemeja a la de Guayaquil y Quito; puesto que atraviesan ambas las más altas y abruptas montañas de los Andes, y manifiestan cuánto de prodigioso puede ejecutar el ingenio de los hombres, en su lucha con la naturaleza.

COSTO DEL FERROCARRIL DE LA OROYA

en las tres secciones que se expresan:

Ferrocarril del Callao a la Oroya:

Tiene una extensión total de 222 kilómetros
 Contratado en el año 1870.
 Propiedad del Estado.
 Lo explota "La Peruvian Corporation".
 Tiene 22 Estaciones.
 Costo de la construcción..... £ 4'360.000

Ferrocarril de la Oroya a Cerro de Pasco:

Extensión total de la línea, 132 kilómetros.
 Construido en 1904.
 Propiedad particular.
 Lo explota "La Cerro de Pasco Railway Co"
 Tiene 5 Estaciones.
 Costo de la construcción £ 4'643.380

Ferrocarril de la Oroya a Huari:

Extensión total de la línea, 20 Kmtrs. 560
 Construido en 1906.
 Propiedad del Estado.
 Lo explota "La Peruvian Corporation".
 Tiene 2 Estaciones.
 Costo del Ferrocarril £ 83.953

Total..... £ 9'087.333

RESUMEN:	EXTENSION:	COSTO
Ferrocarril del Callao a la Oroya.	222 k.	£ 4'360.000
„ de la Oroya a Cerro de Pasco..	132 k.	4'643.380
„ de la Oroya a Huari	20 k. 560	83.953
	<hr/>	<hr/>
	374 k. 560	£ 9'087.333

Nuestro Ferrocarril tiene 460 kilómetros, es decir, 85 kilómetros más que el Ferrocarril peruano que hemos tomado como punto de comparación; y, sin embargo, cuesta apenas *doce millones* de pesos, en papel; es decir, casi una *biacca*, si atendemos a los *nueve millones de libras* invertidas en la construcción de la línea de la Oroya.

He ahí como se demuestra la falsedad, la injusticia, con que la oposición procede en sus declamatorias acusaciones contra el gobierno que ha realizado esa obra, admirada y aplaudida por todo viajero extranjero que recorre la vía trasandina.

Los viajeros extranjeros se llenan de asombro al contemplar la ascensión de la locomotora, desde las orillas del mar hasta increíbles alturas, al través de abismos y quiebras pavorosas, desfiladeros emocionantes, rocas gigantescas, ríos y torrentes, cimas heladas y desiertas, parajes que se dirían inaccesibles a ese monstruo de acero que transporta sobre sus lomos igneos y palpitantes, la civilización y la riqueza, hasta los más apartados confines de la tierra.

Los viajeros extranjeros siéntense poseídos de la mayor admiración, ante obra tan prodigiosa; en la que, a cada paso, ha sido subyugada la naturaleza por el genio del hombre. Y, llenos de entusiasmo, prodigan mil encomios al gobierno que ha sido capaz de construir una vía férrea semejante; y la califican, con justicia, como el más grande y duradero monumento de gloria para el liberalismo ecuatoriano.

Y tómese en cuenta la limpieza con que han procedido los hombres del gobierno alfarista, en todo lo relacionado con el Ferrocarril Trasandino; y se verá que el único móvil ha sido el patriotismo; la única norma de conducta, la más acrisolada honradez.

Muchas calumnias han propalado la oposición conservadora; muchas acusaciones torpes, inverosímiles, infames, ha formulado el bando de la difamación; pero, todas ellas han caído pulverizadas por la opinión pública, ante las pruebas incontrovertibles de la absoluta honorabilidad de los acusados.

Hasta se atrevieron a sostener que el Caudillo liberal, el hombre immaculado y probo, era *socio* en la Compañía del Ferrocarril; que había recibido millones de dólares de los empresarios, etc.; pero, el honorable anciano descendió del poder con las manos vacías, y refutó victoriosamente a sus calumniadores, con su honrada pobreza que rayaba en la estrechez más angustiosa.

Y los mismos que lo habían denigrado, afirmando que estaba riquísimo con los pingües productos del peculado, insultáronle después por su falta de recursos: hicieron burla amarga de la pobreza del expresidente; lo que valía tanto como confesarse calumniantes y cobardes.

Lo más admirable, lo más inexplicable y raro, es que los difamadores del General Alfaro, eran los mismos que habían intervenido en peculados verdaderos e irrefutables; o por lo menos, defendido con descaro aquellos hechos escandalosos de otros gobernantes.

Los que aplaudieron las *Ananzas* de Kelly; los que hallaron magnífico el empréstito de los *nueve millones*, evaporados antes de llegar al Ecuador; los que anduvieron mezclados en estas y otras operaciones de indecorosa especie; fueron los que más gritaron contra la supuesta culpabilidad de Alfaro y sus colaboradores!

Esa ha sido la suerte de los liberales; los ladrones, o defensores de los robos más vergonzosos y comprobados, han querido manchar nuestra honradez, con las más infames calumnias; los verdugos de otros tiempos, los que llevan todavía huellas de sangre en las manos, los enzaladores de patíbulo, nos llaman asesinos y sanguinarios; los esclavos de todos los tiranos, los incensadores de todos los que nos han oprimido, los que se han alimentado siempre con el salario del esbirro, son los que hoy claman contra la *tiranía* de Alfaro!



Sr. Dn. Manuel A. Navarro
Presidente.



Sr. Dn. F. J. White
Gerente General.

LOS ACTUALES
DIRIGENTES DEL FERROCARRIL DEL SVRO
QUE HACEN HONOR A
LA OBRA MAGNA.



Sr. Dn. Leopoldo Rivas B.
Secretario Gral.



Sr. Dn. V. M. Garcés
Ing. Jefe.



Sr. Dn. Harry Robinson
Jefe de Tráfico.



Sr. Dn. Manuel A. Jarrin G.
Auditor.



Sr. Dn. Martin Dunn
Superintendente de F.M.



Sr. Dn. Luis Alcivar
Jefe del Departamento Médico.

LA HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR

EN LAS BODAS DE PLATA DEL
FERROCARRIL DEL SUR

La Hermandad Ferroviaria del Ecuador es la Institución que tiene su origen en la primera Empresa de Ferrocarriles del Ecuador: The Guayaquil and Quito Railway Company, y, con motivo de las Bodas de Plata de la llegada de la llegada de la primera locomotora a la Capital de la República, que se celebra el 25 de Junio del presente año, es muy justo que ella rinda también su homenaje a quien sirvió de cimiento en su organización; es un tributo de reconocimiento para quien es la fuente que vigoriza los mismos brazos que le sirven, los mismos brazos humanos que forman la fuerza generatriz de la Empresa.

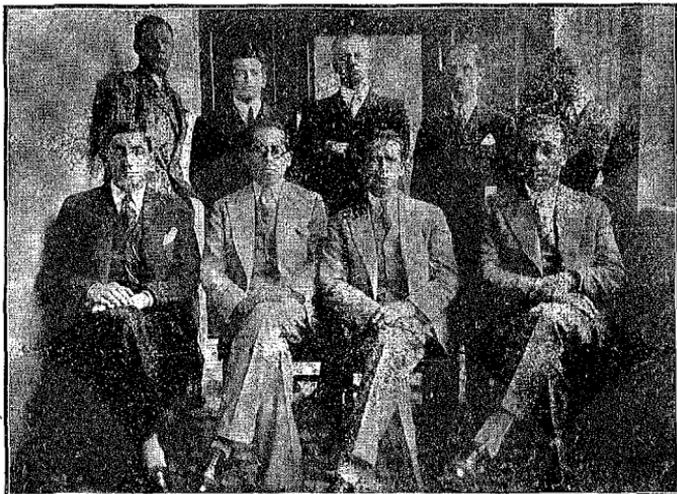
Las necesidades sociales tienden a encontrar alivio alimentándose a fuer de trabajo honrado, que dignifique, pues sólo así se encuentra la codiciada justicia social, hecha por esfuerzo propio. Cuando hay rectitud en el ideal directriz de reivindicación, cuando el único medio que engendra ese ideal significa trabajo fructífero, sana orientación para la defensa de ese mismo trabajo y condenación de la inercia que todo lo mata, se puede esperar el fruto, el beneficio ansiado, la conquista de los derechos sociales. No se consigue mejoramiento cuando el ejemplo reivindicador no comienza con el propósito individual de mutuo apoyo, quizá con sacrificios

Las agrupaciones que triunfan son aquellas cuyos componentes procuran aunar sentimientos de solidaridad, y es así como debemos felicitarnos que en nuestra querida Patria, donde el ambiente social está en esbozos de cultura, contemos con una Sociedad bien organizada como la Hermandad Ferroviaria del Ecuador.

La Empresa del Ferrocarril del Sur podrá también ufanarse de que de su seno brotó la Hermandad Ferroviaria, cuyos Estatutos contemplan las mejores normas de disciplina y acatamiento de sus leyes y reglamentos, al mismo tiempo que defiende los principios de estabilidad de los empleados y obreros ferroviarios en los respectivos cargos, cuando menos, si no hay posibilidad de ascensos dentro de la Empresa.

Se ha llegado a llenar un imperativo en la clase trabajadora del Ferrocarril del Sur; si bien es cierto que se lo debe a la iniciativa de ciertos elementos propulsores, militantes de la misma Empresa, pero surgió al abrigo de élla y es a élla a quien van dirigidas estas líneas en el 25º aniversario de su inauguración en Quito.

Existen todavía brazos que han luchado contra la indómita naturaleza en la construcción de la línea, desde sus



Miembros destacados de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, benemérita institución que prestigia la obra de Alfaro y propende silenciosa pero eficazmente al progreso del país.

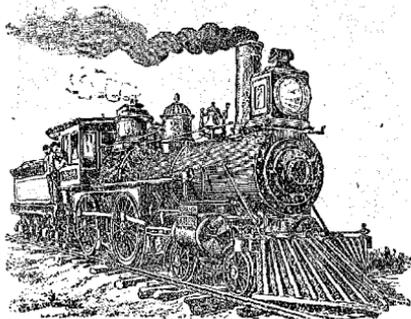
principios; ojos que han visto desde la iniciación de los trabajos preliminares, y que, al igual que los promotores de la magna Obra, sintieron flaquear sus esperanzas y participaron de la vacilación de coronar el ideal civilizador; genuinos corazones de patriotas que contibuyeron con su modesto contingente al acercamiento de los pueblos y a la riqueza nacional: éllos forman parte de la Hermandad Ferroviaria.

F E R R O V I A R I O

EL FERROCARRIL

CIVILIZADOR

HACE cuatro años celebróse el centenario del descubrimiento del ferrocarril por el Cristóbal Colón británico, Stephenson. El genio mecánico sajón dió a los hombres el dominio de las tierras conocidas y por conocerse, como el descubridor de América dió a los habitantes del Continente Antiguo la mina inagotable del nuevo mundo.



Mina de sangre nueva, de frutos vegetales preciosísimos, de minerales que han enloquecido a hombres y naciones: es, ha sido y será el Continente Colombiano. Mina de dominio, de producción, de expansión civilizadora político-social, ha sido el ferrocarril, que ha permitido, explorar, colonizar, civilizar las cinco partes del mundo geográfico.

Bien se ha dicho, que, Papán, primero, y, después, Stephenson, al aprisionar la fuerza de

vapor, han hecho al hombre dominador de las fuerzas de la naturaleza para el servicio de la humanidad, con anular casi las distancias haciendo día a día más posible y más efectiva la realización del ideal de la Humanidad una.

Con las máquinas a vapor se revolucionó la industria, o más bien dicho nacieron las industrias; con los ferrocarriles el mundo fue conocido de los hombres y el hombre se puso en posibilidad de aprovechar y perfeccionar las incalculables riquezas contenidas en las cortezas de todo el planeta que habitamos. Domeñados el vapor y los metales, se inició hace un siglo la civilización actual, con todas las grandezas, no bien consideradas por las generaciones últimas, poco conocedoras de las miserias y desdichas de nuestros semejantes de épocas anteriores.

No faltan—antes numerosos, pocos ahora—los que renegaron del progreso o maldicen las grandes cosas nuevas; y hay incensatos que desconocen los beneficios inmensos de los ferrocarriles en la extensión y ampliación de la felicidad y de la cultura humanas. Los ciegos o los enfermos de la vista maldicen la luz.

En el Ecuador, pocos clarividentes entendieron la importancia de los ferrocarriles y hubo muchos, de espíritu colonial tradicionalista, que—cerra-

JHON HARMAN

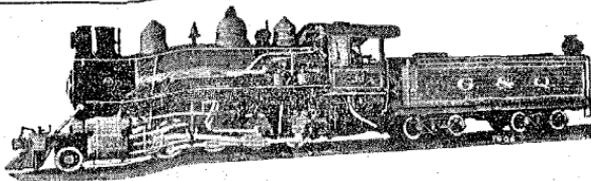


Uno de los más competentes
ingenieros de la Compañía
constructora del Ferrocarril.



ecuatorianos las justas aspiraciones del alma humana. Para el reducido, núcleo de ciudadanos, que las comprendían, ni las posibilidades económicas del Ecuador, podían ser suficientes para vencer las resistencias conservadoras, unidas a la ignorancia ancestral; ni la falta de capitales, indispensables; ni la oposición de la naturaleza, en las quiebras abruptas y tempestuosas de los Andes. El progreso se resistía contra las buenas voluntades.

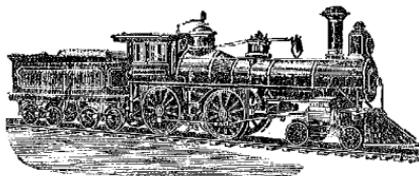
Las condiciones étnicas, las de civilización nula de la mayoría de los habitantes de la Nación, la incapacidad financiera de una república incipiente y dislocada, las enormes dificultades topográficas eran más que suficientes causas para que muy pocos pudiesen pensar como ilusión lejana en un ferrocarril que uniese a las regiones del litoral y a la andina de nuestra Patria, que hiciera posible la unidad nacional y concediera las maravillas morales y materiales de la modernidad para todos los ecuatoria-



nos. Nuestra amada serranía era una isla medioeval, atrasada con centenares de años respecto de otros países que contaban con los ferrocarriles como medios de intercambios intelectuales y de comercio. La transformación política-social del 1895 llegó; y, después de poco, hubo de hacerse tangible, con la supresión de las dificultades en las comunicaciones entre las provincias tropicales y las serraniegas, llamadas a completarse mutuamente en lo espiritual y en las materialidades.

El espíritu fuerte, necesario para romper las sólidas, viejas, barreras opuestas a las innovaciones, apareció en el luchador preclaro que habíase sacrificado casi medio siglo en la tenaz porfía por hacer de la Patria una verdadera democracia. El rebelde a las tradiciones coloniales y a las tiranías pseudorepublicanas, al llegar al poder, puso en su programa de Gobierno como primer número, la aspiración progresista mayor, el establecer el servicio ferroviario entre Quito—la capital—y Guayaquil—el puerto único de la República—, a fin de dar entrada a las regiones andinas a las corrientes de civilización de las antiguas naciones, de mayor edad.

Sin elementos financieros y en permanente contradicción con las energías o contra energías retardatarias, me-

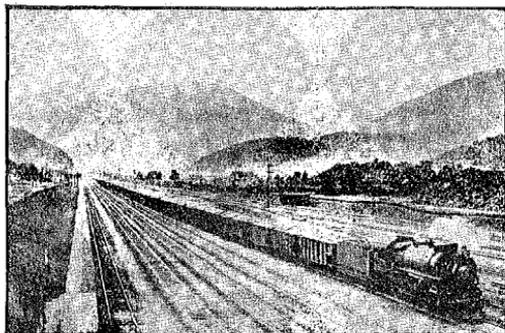


dante veinte años de audacia y de pertinaz labor, el General Eloy Alfaro, dió al Ecuador la primera línea férrea, germen de modernización de nuestra patria, como lo estamos palpando en todos los órdenes de la vida.

Si de cultura se trata, saltan a la vista las diferencias trascendentales entre el sentir y el pensar de hace treinta años y lo que anhelan y piensan los ecuatorianos de hoy.

Abismo inmenso separa a los habitantes del Ecuador anteriores al tráfico ferroviario y son los que gozan del beneficio de estar en fácil contacto con las naciones de intelecto avanzado. Imposible comparar la raquítese intelectualidad general ecuatoriana de la época de comunicaciones por medio de asémilas lentas a la que se ha desarrollado merced al concurso de las raudas locomotoras que facilitan el rápido tráfico de ideas y elementos mecánicos de trabajo, de higiene, de confort.....

En la explotación de las riquezas naturales es invaluable lo que el ferrocarril del Sur ha proporcionado a la República, pues campos yermos, improductivos se han convertido en fuentes hubérrimas de productos agrícolas, industriales y mineros. El cálculo del enriquecimiento nacional por



el ferrocarril de Durán a Quito, mercede un serio estudio, difícil de hacerlo por hoy, por cuanto no tenemos estadísticas de las épocas ante y post-ferroviarias; pero es evidente que la valorización de tierras y de construcciones, la creación de industrias, el mejoramiento de ciudades, la amplificación del comercio, las transformaciones de las actividades de varios géneros, representan incrementos de millones y millones de sucres en lo público y en lo privado. Hemos conquistado en los últimos años, merced a la línea férrea, los terrenos y las aguas que permanecieron ignoradas o en abandono cuando los viandantes marchaban al ritmo animal de la mula. Nació el progreso con el ferrocarril: fue el principio.

En el vigésimo quinto aniversario del establecimiento definitivo del servicio ferroviario entre la costa y la sierra, al llevar retrospectivamente la mirada se ha de hallar el camino realizado en el progreso y nadie puede menos que glorificar la gran obra y a quienes la realizaron.

El ferrocarril ha sido un verdadero libertador económico y social en el Ecuador, como lo ha sido y es en todas las regiones del mundo.

H. BOEJA.

DISCURSO

La niña Pastoriza Flores, a nombre del Instituto Normal de Señoritas, en la recepción oficial del veintiseis de junio, dijo:

EXCELENTÍSIMO señor Presidente de la República:

Uno de los más grandes acontecimientos que recogerá la historia en una página de oro, es el que se verificó ayer. La inauguración del tren en la capital de la república, ha satisfecho los anhelos de todos los hombres de buena voluntad, puesto que con la llegada de la locomotora, se ha establecido entre nosotros la fuente de todo progreso material y social.

En efecto, señor Presidente, el intercambio comercial entre la costa y la sierra que es cambio recíproco de ideas y afeciones, hoy se agranda universalmente, poniendo esta capital unida al océano, o lo que es lo mismo en contacto con el mundo.

La interacción encuentra ya las puertas abiertas, para que la civilización y el capital extranjero produzca el adelanto intelectual y económico que siempre van unidos.

No necesitamos demostrar estas verdades, porque la experiencia nos habla por medio de Chile y la Argentina, cuya población acrecentada como por encanto, ha dado nervio y preponderancia a estas afortunadas nacionalidades.

Esta perspectiva grandiosa se presenta a nuestra vista en esta fiesta solemne. Este triunfo es



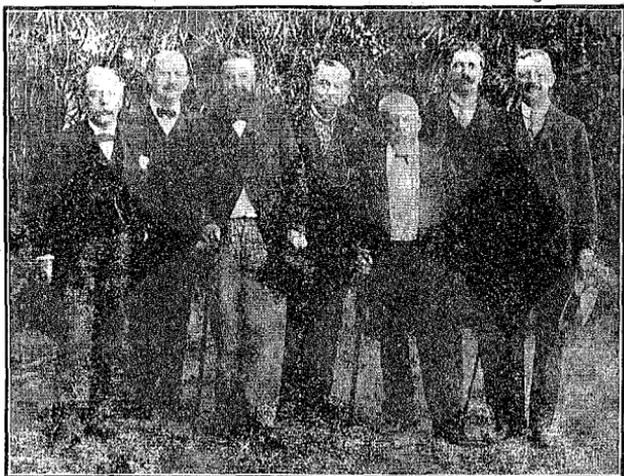
La Sta. Pastoriza Flores que hace labor de cultura y de valiosa propaganda de los prestigios intelectuales ecuatorianos en los más importantes centros educativos de Norte América

vuestro, señor general, una vez que vuestra constancia en el bien ha sido el impulsor eficaz para que esta obra noble se haya llegado a su término.

A nombre, pues, de las alumnas del Instituto Normal de Señoritas, plantel fundado por vuestra cívica filantropía, os damos la enhorabuena suplicandoos que disimuleis esta manifestación, que sino está a la altura del acontecimiento que celebramos, ni siquiera la igualará en sinceridad y entusiasmo. Hay acaso algo más puro y noble que la niñez? Pues en representación de un núcleo escogido de niñas, que son el porvenir de la patria, tengo el honor de celebrar la realización de la obra estupenda, en que está vinculada la gloria del Ecuador.

El viejo Pichincha con sus brisas aromáticas abre los brazos al vehículo de la civilización, la obra de Suerte ha encontrado su hermano complemento; puesto que el ejercicio de las libertades se alianza con el bienestar científico e industrial de los pueblos. Loró a la empresa ferroviaria Loró al brazo poderoso que en paz y guerra ha sabido impulsarla, hasta coronarla con el espléndido resultado que hoy llena de júbilo a Quito, patria de próceres y de héroes. He dicho.

FIGURAS NOTABLES



En este grupo histórico de distinguidas personalidades de la época, es de mencionar, especialmente, la del Sr. Dr. **JOSE PERALTA**, una de las figuras de más alto relieve y de mas fuerte estructura espiritual en las huestes gloriosas del Liberalismo Ecuatoriano.

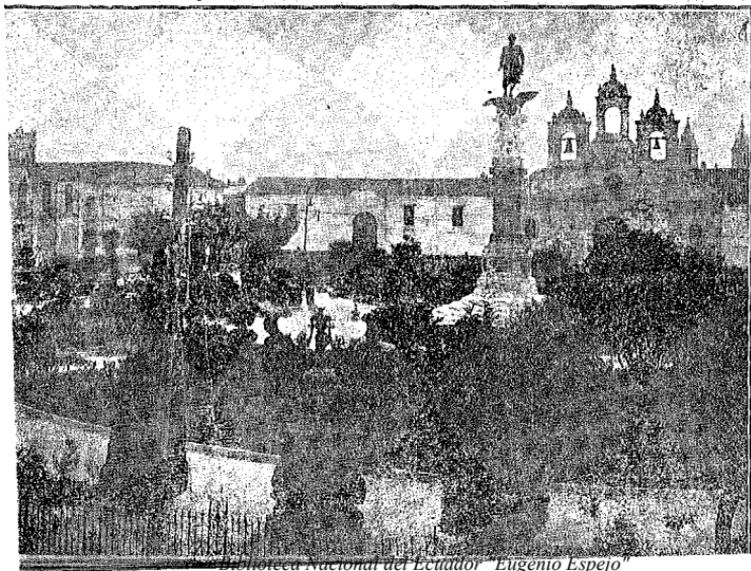
EL GENERAL DON

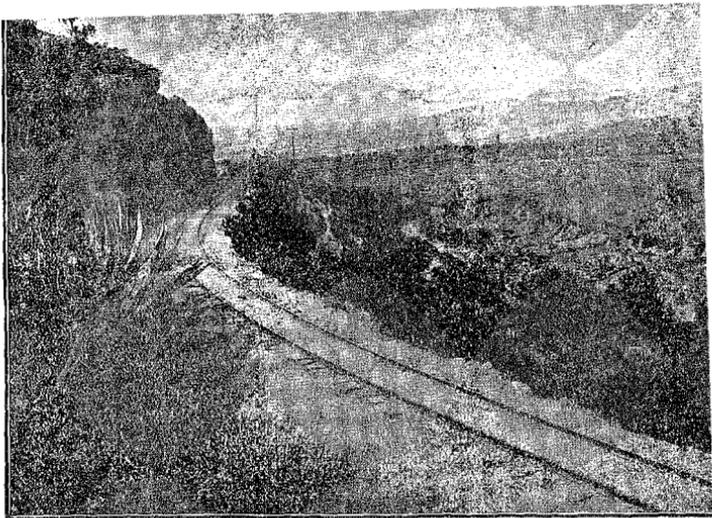
ELOY ALFARO

EL ilustre General don Eloy Alfaro nació en la población de Montecristi el 24 de Junio de 1842. Sus padres fueron don Manuel Alfaro, natural de Rioja y doña Natividad Delgado. La familia del General Alfaro se destacó por su laboriosidad, probidad y el General Alfaro llegó a poseer buenos recursos.

Desde su juventud Eloy Alfaro es un luchador infatigable, el tipo perfecto del caudillo revolucionario indo-americano. A la edad de treinta y cuatro años ya es Coronel. Luego, en 1880, Jefe Supremo Civil y Militar de Esmeraldas; tres años después, Encargado del Mando Supremo de Esmeraldas y Manabí y en 1884, General. Alrededor de su zodiaco guerrero se agrupan valientes soldados. Don Eloy, como decía Montalvo en una de las cartas que le dirigiera desde el ostracismo a su apreciado amigo don Rafael Portilla, "unía a su bondad ingénita, una clara inteligencia y valor a toda prueba". En Centro América, Alfaro se distinguió como soldado heroico y Jefe organizador y su espada, la invicta espada del Viejo Luchador, en heroicos y sangrientos combates, brilló más deslumbrante que las templadas espadas de Jefes aztecas y centroamericanos. Y el Presidente de Nicaragua, Zelaya, en 1895 sancionó el Decreto Legislativo por el cual se le concedió a Don Eloy Alfaro el grado de General de dicha República en con-

El parque "Maldonado" de Riobamba





La línea del Sur, en el pintoresco valle de Machachi

sideración a los muy importantes servicios prestados a la América Latina y a la Democracia por el Viejo Luchador.

El 5 de Junio de 1895 fue proclamado en Guayaquil Jefe Supremo. Llamado de urgencia, cablegámicamente, pues a la sazón se encontraba en Managua, se hizo cargo del Mando Supremo, lanzando un Manifiesto a los Ecuatorianos, el 18 del mismo mes, procediendo a nombrar su Gabinete al día siguiente. Don Luis Felipe Carbo fue designado Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores; don Lizardo García, de Hacienda y Obras Públicas, y el General Vernaza, de Guerra y Marina.—La Convención Nacional (undécima) se instaló en Guayaquil el 9 de Octubre de 1896 sesionando en dicho Puerto veintisiete días. Luego se reunió en Quito el 9 de Diciembre de 1896 terminando sus labores en Junio de 1897, nombrando al General don Eloy Alfaro Presidente Constitucional de la República y dando al país una Constitución por cierto bastante deficiente, toda vez que el Viejo Luchador, fundador del Partido Liberal-Radical no había podido influir en los Diputados de la Constituyente, lo suficiente para que introdujeran en la Carta Política algunas reformas ideológicas fundamentales. Sobre todo, aquella Carta Política contenía un artículo que decía: "La Religión de la República es la católica, apostólica, romana..... Los Poderes están obligados a protegerla". Alfaro terminó su período el 31 de Agosto de 1901 y se trasladó a Guayaquil, en donde se dedicó a actividades comerciales y a propaganda doctrinaria y política. Como sucesor de Alfaro tenemos al General Leonidas Plaza Gutiérrez, liberal-radical convencido que continuó la obra doctrinaria de Alfaro. Ojalá se le haga a Plaza toda la justicia a que es acreedor y el tiempo esclarezca su memoria.

La revolución de enero de 1906 derrocó a don Lizardo García, sucesor de Plaza y la duodécima Convención Nacional instalada el 10 de Octubre de 1906, eligió al General Eloy Alfaro Presidente de la República y expidió el 23 de Diciembre de 1906 la Constitución, esta sí ya liberal, amplia, pues se había suprimido de la anterior el artículo concerniente a la Religión de la República y el Art. 26 contenía importantes declaraciones de garantías individuales y políticas. Pero la liberalidad de la Constitución se pudo apreciar, especialmente, en la terminante disposición quinta de dicha Carta Política que decía: "El Poder Ejecutivo hasta la reunión del Primer Congreso ordinario, a más tardar, habrá llevado a la práctica, en toda su am-

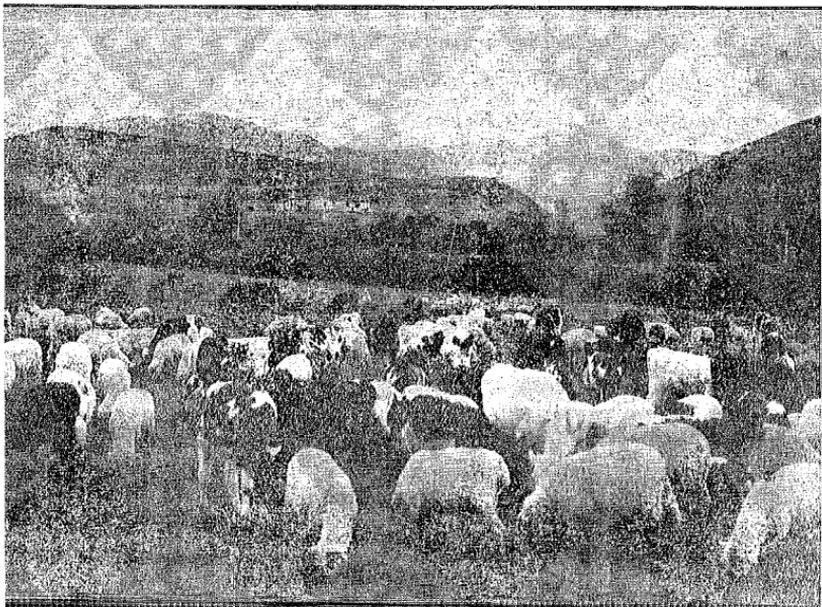
plitud, lo dispuesto en el Art. 16 de esta Constitución. Y dicho artículo prescribía la enseñanza oficial seglar y laica y la gratuidad de dicha Enseñanza, en un medio ambiente completamente hostil, clerical, preñado de odios y en el que nadie, desde los liberales jacobinos hasta los liberales "moderados" ponían a sus hijos en escuelas fiscales. Antes bien, los mismos hijos de radicales iban a colegios confesionales. Aún hoy puede apreciarse esta modalidad.

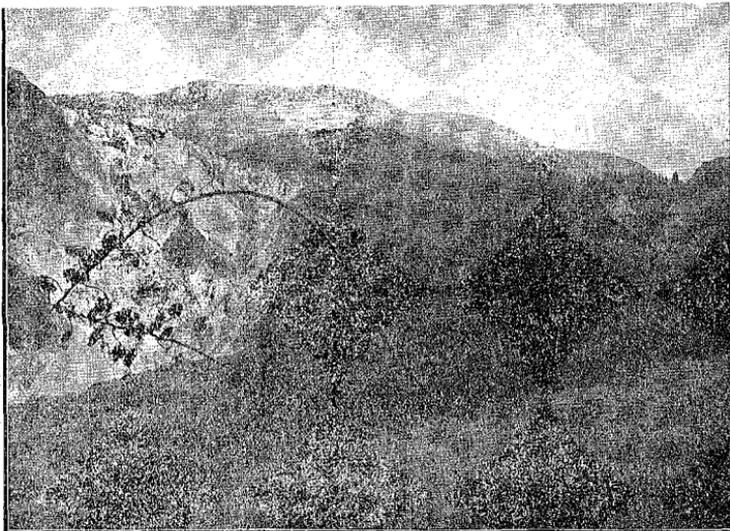
La obra de Alfaro en sus dos Administraciones es vasta y merecedora de las congratulaciones más ardientes y del lauro de la Historia. Restringió la acción clerical, tan prepotente en aquellos tiempos; laicizó en la medida de las posibilidades, tiempo y ambiente, la escuela primaria y el Colegio; liberalizó el personal docente de Universidades; nacionalizó los bienes de manos muertas; fundó los Institutos Normales; independizó el Estado de la Iglesia; protegió la prensa liberal; fundó la Escuela Militar; creó las Oficinas de Registro Civil y Estadística; erigió el Palacio de la Exposición en el que, con una formidable e inolvidable Feria, se conmemoró el Centenario del Primer Grito de la Independencia (10 de Agosto de 1909). Y con visión formidable de Estadista impulsó la obra del Ferrocarril del Sur dándole feliz término y uniendo el primer Puerto del país con la vieja ciudad de los Shyris.

El distinguido escritor doctor P. Jaramillo Alvarado, en su folleto "La Doctrina Liberal" dice: "La obra de Alfaro aparece enorme en la historia nacional y su acción para realizarla no discrepa de la resistencia que tuvo que vencer. Es el fundador del Partido Liberal-Ecuatoriano".

Dice también el mismo ilustrado escritor: "El liberalismo luchó ayer por la independencia de América, reclamó a la autocracia la libertad, a la teocracia el respeto al derecho político del Estado, a las oligarquías administrativas el imperio de la Democracia y ahora clama justicia por el proletariado, pide un palmo de tierra a los latifundistas para darlo a los labriegos". En esta última parte no estamos de acuerdo con el doctor Jaramillo,

En las dehesas de la Sierra





Alrededores de Añást

pues el liberalismo no es quien clama justicia por el proletariado, quien pide un palmo de tierra para los labriegos es el socialismo, partido ya organizado y que cuenta con el tesoro de una juventud intrépida formada en Colegios y Universidades de la República.

En la Historia es indudable que se destaca con caracteres revelantes la Convención 1906-1907. Entre otros fueron los siguientes liberales los Diputados que concurren a dicha Convención: Rafael Arellano, Abelardo Moncayo, Juan F. Navarro, Roberto Andrade, Lino Cárdenas, Pablo L. Navarro, Abelardo Montalvo, Manuel E. Escudero, Belisario Quevedo, Juan B. Vela, Celiano Monge, Delfín B. Treviño, J. Peralta, Agustín Cueva, Primitivo Yela, J. Romero Cordero, J. R. Boloña, J. Federico Intriago, Flavio E. Alfaro. Secretario de dicha Convención fueron el señor Puyol y el doctor Manuel R. Balarezo, actual Ministro de Gobierno.

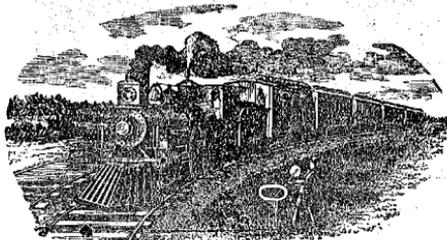
El día 11 de Agosto de 1911, al mediodía se produjo en el cuartel de Artillería un tiroteo y luego el pueblo quiteño unido a los soldados comenzó a desfilar por calles y plazas, y derrocaron al Viejo Luchador al faltar pocos días para terminar su administración. Al siguiente día marchó para Panamá y a su regreso, el 28 de Enero de 1912, fue victimado en Quito, en unión de otros Jefes.

La Gloria ha nimbado de inmortal aureola la frente del Viejo Luchador. En Habana y Bogotá se le han erigido monumentos y en Huigra una estatua recuerda al valiente luchador.

RICARDO ALVAREZ.

Junió,

4 de 1933.





Última e interesante perspectiva de la Capital de la República



Busto del General Don Eloy Alfaro, erigido por la Compañía del Ferrocarril del Sur, en la Estación terminal de la parroquia Alfaro (Chimbacalle), en conmemoración de la fecha aniversaria que celebra toda la República. Esta obra de arte, que ha merecido elogiosos conceptos de las personas entendidas en la materia, es una de las buenas producciones del Sr. Jaime Andrade M., inteligentísimo joven a quien le espera una carrera de triunfos por las brillantes disposiciones de su espíritu culto y delicado.

¡RESURECCION!

LA Civilización se abre paso a través de las erizaciones del Progreso.
El Progreso es la marcha de la Vida en ascensión creciente y acelerada.
Acumulación de energías, acrecentamiento de fuerzas constructoras.
Bullir de células que fecundan secretos de dilatación.
Los pueblos, como los individuos, buscan su centro de atracción en la insaciable sed de infinito.
La inquietud es acicate que impele a inquirir los Enigmas del Universo.
Porque hay un sentimiento de extensión que se muestra en cada actividad y se sale de la órbita de lo ordinario, la Humanidad marcha hacia la Esfera de un Más Allá.....
La Gloria, que es acicate de todos los idealismos, lleva en su carro de fuego la hélice de un empuje avasallador.
Quien no aspira a la inmortalidad, no tiene atributos de perfeccionamiento.
La Perfección es la Torre Eóruca de los Grandes Espíritus.
Círculo Máximo de los Predestinados.
Los genios que moldean la historia tuvieron en los amaneceres de su ruta un disco ilimitado de llegar hasta el Fin: el Fin es el último pedazo de los sueños prometeicos; de los nobles espejismos de disimilitud....
Sobrepasar el asimismo, acrecer la propia iniciativa, es aquilatar el *Ego Sum*; acentuar el *plus ultra* del Gran Yo!
¡Empuño que mueve a las almas en el altiplano de los hechos extraordinarios y atrevidos!
Durar no es vivir.
Vivir es perdurar en las obras; hacerse átomo de historia; vibrar en el Tiempo y en el Espacio.
El Tiempo es sólo el campo donde actúan los factores de la concatenación.
Moverse. Ir como el sol hacia la Constelación de Hércules.....
Irradiar. Condensar en acciones múltipleficientes nuestra Personalidad.
Pero irradiar fuera de nosotros; encender una chispa que ha de iluminar, por siglos, la brega sinuosa de la Humanidad.
Hay en toda subconciencia un Coloso de Rodas o puente de excelcitud, que abre el Corinto que ha de dar paso a las corrientes del Futuro sobre los arremolinamientos del Presente y del Ayer.....
Maravilla de toda inaudita emotividad. Lámpara de Aladino que alumbró nuestros sueños de inabordable Magnitud.
Descifrar el misterio de la Esfinge es reconcentrarse en una eterna inconformidad.
La liberación del mundo no se consigue sino a fuerza de holocaustos y sacrificios.
Sacrificarse en aras de una Idea, es satisfacer las inquietudes de la humana aspiración. Orientar la Conciencia Cósmica hacia una trayectoria de Ética sin paralelo.

El hombre se magnifica por la esencialidad de sus más altos objetivos.

Las ideas que germinaron por la fuerza imponderable de los alquitaramientos biológicos, se plasman en las gemas de una savia ultravital.

* * *

Hay un Nombre Máximo vinculado al Progreso del Ecuador.

Ese Nombre es un símbolo.

Símbolo vivido.

Sustenta la pirámide de las conquistas libertarias.

Eloy Alfaro es el Elegido; el Apóstol a cuyos manes rinde hoy pleitesía la gratitud de un pueblo libre: libre en la emancipación de su conciencia y en el goce de todos los beneficios democráticos.

Su Figura, purificada en la atmósfera del sol, luce los blasones de una heráldica altitud.

No vive el Gran Batallador. Palpita en el espíritu ecuménico; alienta en la conciencia universal.



Y allá, en Huigra, se yergue su ropaje de granito con los eternos perfiles de un romano y con la serenidad augusta de un titán mitológico.

Tiene un INRI el Gran Reformador, y es la ignominia de su muerte, que, como la Crucifixión y la Cienita, aventó al espacio sus cenizas, para alzarse después en espirales de transfiguración.....

Su camino de gloria fue levantado por los nuevos fariseos, en una apoteosis encarnada en la pira del sacrificio.....

El Ejido guarda similitud con el fúnebre alarido de Berruecos....

Los soles que se extinguen en un ocaso de sangre, dejan un reguero de luz en la penumbra. Su fisonomía espiritual tiene una especie de atracción irresistible, como en el pensamiento de Renán, y ella es como un resorte mágico que agita a los nuevos constructores.....

Alfaro nos dió el *Sésame Abrete* de la autonomía individual.

Con su hacha demoledora derribó en la selva negra el árbol del ancestro.

El puso en los abismos de todas las dificultades el fiat lux de la anhelada Realización.

Y en la eclíptica del Deber escribió la oración accesorio del genio familiar.

Salvó senderos enmarañados y escabrosos por ir en pos del ideal; y al emprender el viaje tuvo la convicción de su Triunfo a través de las nebulosidades de la Época.

La maleza fue despejada y el Noble Peregrino, Caballero en su brioso Corcel, abrió paso cual un nuevo Jasón con la proa puesta hacia una cóquide distante....

Con su espada-pluma centelleante de cóndor andino, borró la leyenda de los Dogmas y la substituyó con una frase lapidaria, que dice:

EVANGELIO DE IGUALDAD.....

Rotas las cadenas de la tradición, aquella Aguila Caudal enderezó el vuelo hacia el Olimpo de los Escogidos.

Fue un mentor y conductor de pueblos, nuevo Moisés que predicó el Decálogo de la Doctrina Liberal. Su éxodo señaló nuevos rumbos al pueblo que lo aclamó, apellidándole el Viejo Luchador.

Su fisonomía moral sólo halla semejanza en la de esos viejos paladines de la Antigua Roma.

Hoy la Fama pone en el frontis de los anales obeliscos de Reparación.....

* * *

Ya viene el tren.

Su penacho de humo anuncia, como en el bíblico paso del Mar Rojo, la llegada a la tierra de Promisión.....

Su resoplido de centauro enciende en los espíritus inefables Evocaciones..... La locomotora marcha jadeante por quebradas y por agrios senderos que zigzaguean en un rictus estridente.

Y va dejando a cada paso estelas de una gloria.

Hay un Eje Directriz que empuja a ese carro de fuego, que lleva en sus entrañas el Oráculo de la Civilización.

Prometeo atado a la roca de un Cáucaso—NARIZ DEL DIABLO—vate su flámulas de inmortalidad.

Prometeo encadenado, su anhelo de titán es hoy un ensueño hecho Milagro.

Eloy Alfaro!

Sinónimo de Heraldo:

Escrito está con letras de oro allá sobre el origen de la Línea y acá en el término de las paralelas que besan los suburbios de la Ciudad Épica.

¡Eloy Alfaro!

Gritan las voces exultantes de un pueblo que se agrupa al pie del Aventino de su Redención.....

Tierra fecunda y ubérrima, donde nacen los frutos del Civismo y la Cultura Nueva. En tus altas colinas, reverberadas por los ópalos del sol, hoy se ostentan los regios gallardetes de una Eférides Nacional.

Ya pita el Tren.

Estallidos de suprema emoción;

gritos estentóreos de júbilo y placer;

espasmos de frenética algarabía;

himnos y clangores de gratitud asordan los contornos de un pueblo que se agita en un oleaje de rítmico vaivén.

El Tren se aproxima.

Los pañuelos hacen ondulaciones en el gran oceano de la multitud, y miriadas de estrellas—ovaciones de la Justicia, que es Dios—tachonan la policromía de un cielo diáfano saturado con efluvios de sol.

Paró el Tren.

En los andenes, repletos de viajeros, flamean mil banderas tricolores en señal de Himnico Saludo.....

Es la apoteosis del Ungido.

La visión del Gran Iluminado.

¡Honor al Inelito Adalid!

Paso a la Comitiva que va camino hacia su Gran Arco de Triunfo....

Los pasajeros, dicen, inebriados de frenesí, que esta fecha significa el coronamiento de los nuevos derroteros que conducen al Tabor Mayor del Advenimiento.

Veinticinco de junio de mil novecientos treinta y tres:

¡Día de Resurrección!

GABRIEL VILLAGOMEZ V.

ALFARO EN EL MEDIO CONSERVADOR

EN el siglo XIX se creó en el Ecuador una escuela política, que pretendió ser la expansión más cabal del espíritu nacional: religioso, intransigente, civilista y violento.

Esta escuela política halagaba y afirmaba los intereses del clero, y ésta la adoptó y preconizó, proclamando como su más fiel intérprete y jefe, no precisamente a un miembro nato de la iglesia, sino a un político que podía hacer un instrumento de la iglesia: Gabriel García Moreno.

Por la amalgama que implicaba la aspiración religiosa y antimilitarista, el partido apareció substancialmente como "clerical-civilista", constituyendo la más fuerte expresión reaccionaria contra ese mal terrible que fué la dominación política del soldado, con sus desmoralizadoras consecuencias, desde la emancipación misma.

El inteligente
y prestigioso
escritor liberal.
Don
OSCAR EPREN
REYES,
cuyos estudios



sobre los acontecimientos políticos de los últimos tiempos están llamando justamente la atención del país.

Pero a un mal se había opuesto otro mal: se vapuleó el militarismo; pero se intronizó la tiranía del fanatismo religioso y de la intransigencia política. El plan pareció, pues, condensarse en esta aspiración máxima y totalmente anuladora: *¡ni otros métodos ni otras ideas!*

Muerto García Moreno, que era el sustentáculo poderoso de esa escuela política, surgió de nuevo el otro boia constrictor: el militarismo, con Veintimilla.

El civilismo se acordó, con nostalgia, de su caudillo católico insustituible, y puso en el poder siquiera un remedo—a José María Plácido Caamaño.

Con este gobernante, los métodos de intransigencia clerical y violencia política se desprestigian. Se desprestigian en absoluto entre los mis-

mos clericales, quienes, para poner de relieve su actitud de plena divergencia, adoptan una fórmula de tolerancia política relativa; aunque sin renunciar a la sumisión al Papado: estos son los *progresistas*.

Como tales suben al poder Antonio Flores Jijón y Luis Cordero.

La hora de avanzar, de una vez, ha llegado. El liberalismo, que andaba disperso y débil hasta entonces, se organiza, forma huestes y encuentra un hombre que encarna arduosamente la nueva fé política: Eloy Alfaro.

El 5 de Junio de 1895, el pueblo de Guayaquil levanta el pendón de abierta rebeldía contra la dominación del clero y el papado.

Es preciso que advenga el Estado laico a sustituir al Estado católico, ya de tradición medioeval. Es verdad que en el Ecuador no se conocen otras tendencias religiosas más que la católica y que nadie ve la conveniencia de un protestantismo forzoso; pero se nota que el Estado católico es esencialmente represivo y estrecho y que el alma en él tiene que limitar sus vuelos y refrenar su albedrío.

Hay un ansia de libertad plena. Y hay también un fuerte anhelo de soluciones económicas, fuera de la ingerencia limitativa del clero.

El liberalismo, simbolizado en el noble espíritu de Alfaro—bondadoso, democrata, humanitario y progresista,—da sus batallas y triunfa, por obra principalmente de ese gran brazo.

El individualismo y la indisciplina de sus componentes, aislan y combaten, casi en seguida, al Jefe. Pero éste siente profundamente el ideal doctrinario, y da el ejemplo máximo de abnegación, constancia y sacrificio, no sólo como miembro de un partido político destinado a abrir una nueva era de radicales transformaciones, sino como gobernante y como hombre.

En los 38 años que llevamos, desde 1895 a esta parte, no puede decirse que sus programas se hayan cumplido totalmente.

Tampoco el medio ha facilitado ese cumplimiento; pues, el liberalismo actuó, y sigue actuando, en un medio profundamente conservador. Una enorme parte de su labor ha tenido que ser labor de constantes preparaciones defensivas, ante la hostilidad abierta, no del "partido" opuesto solamente, sino también de los sectores de ciudadanía no afiliada y no política.

Las masas indígenas y el mestizaje proletario, por incapacidad o por ignorancia, combatiendo en contra de sus propios intereses, son conservadoras. Las aristocracias y plutocracias, que las explotan, por su índole misma, son antiliberales.

Por lo mismo, el partido liberal, en la historia política del país, pasa por períodos enteros en que más bien parece algo nominal, sin cristalizaciones.

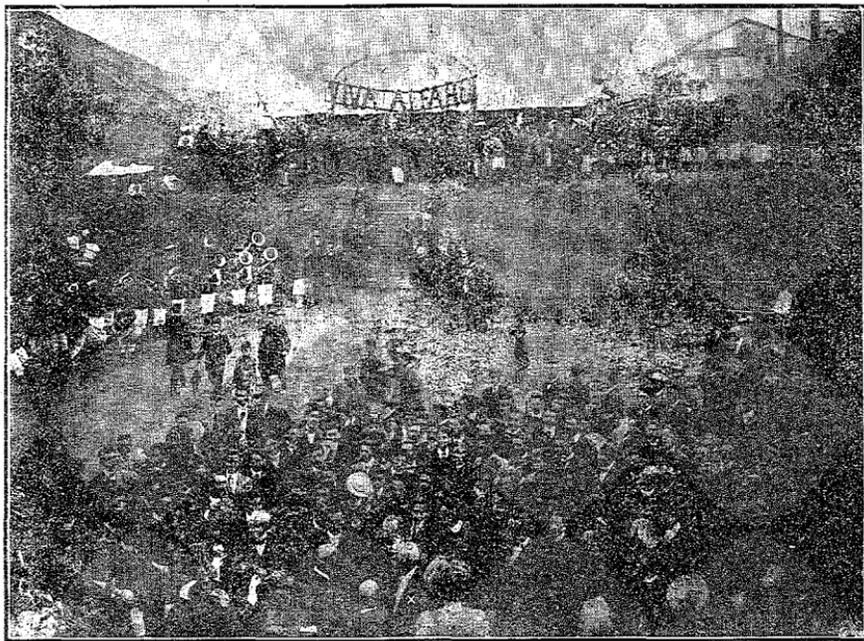
En tal medio, pues, era fácil la preponderancia del engaño y de la mala fe. Conservadores auténticos—y que no podían ser otra cosa, por prejuicios históricos, por prejuicios sociales y argumentos económicos, por educación y temperamento—han pregonado su filiación liberal. Y lo han sido, en la teoría, en las reuniones motivadas por grandes apuros, y al pie de los "manifestos", que no exigen ninguna comprobación ni ningún sacrificio. A la hora de la práctica, ya era distinto!...

No por esto ha podido negarse, desde luego, la utilidad del régimen liberal; pues, así, con sus períodos de mixtificación y de falsedad y todo, mantenía la lucha, con aquellas fuerzas todopoderosas del romanismo católico y su dictadura, por la libertad mental y de conciencia, que les ponía a las nuevas generaciones en aptitud para orientar mejor su obra de investigación social y política.

Y en Alfaro hubo más: disciplina política, sinceridad y un decidido afán por cristalizaciones de ideología liberal, aún entre las contradicciones a que le empujaban, de cuando en cuando, irremediadamente, las violencias del medio conservador.

O. E. REYES.

El General don Eloy Alfaro, en medio del enorme concurso que lo aclamaba, dirigiéndose en Chimbacalle.



al punto designado para el acto solemne de la inauguración del Ferrocarril

FERROCARRIL DEL SUR

LA desapasionada consideración de lo que fue el Ecuador antes de que el Ferrocarril del Sur dominara la cordillera de los Andes, bastaría para comprender y confesar que esta gran obra merece, con justicia, el calificativo de *obra redentora*, digan lo que dijeren ciertos espíritus retardatarios e intransigentes.

No pretendemos afirmar, bajo ningún punto de vista, que, antes de aquel acontecimiento, nuestros pueblos vivieran los días incipientes de la colonia; pero es innegable que nada o casi nada se había progresado materialmente.

La suntuosidad y riqueza de los templos—verdaderas joyas de arte y magnificencia, supuesto que el espíritu religioso absorbiera la riqueza pública—hacían lamentable contraste con la miseria del medio en que se debatía el pueblo, sin higiene, sin movimiento comercial, sin comunicación rápida entre los diferentes centros de la República.

Trasladarse por aquel entonces a nuestro puerto principal, significaba, por lo menos, una quincena de angustias, incomodidades y peligros, sobre la dura acémila, paso a paso, fatigosamente, salvando baches y tremedales en la inclemencia de la puna serraniega y la sofocante rudeza de la montaña costanera.

La mercadería que importaba el pequeño comercio interiorano corría siempre a cargo de arrieros más o menos cumplidores de sus compromisos, lo propio que los víveres enviados del antiplano al litoral. La carga pesada venía regularmente a hombros de cuadrillas humanas; pero las maquinarias, que requerían mayor esfuerzo, no era posible transportarlas.

Las ciudades, casi muertas, presentaban un aspecto monótono y melancólico. Al caer de la tarde las calles de la capital, iluminadas pobremamente con macilentos faroles, queaban a poco menester en plena obscuridad: ni un transeunte, ni una puerta abierta.

El agua para el consumo de los moradores, el agua que es vida y salud! se la recogía de las fuentes públicas, siempre sucia. Acequias inmundas cruzaban las principales calles, arrastrando desechos repugnantes. Profundas quebradas atravesaban la urbe en todas direcciones y eran verdaderos focos de infección. No se conocía luz eléctrica. Diez o doce carrromatos maltrechos servían para la locomoción urbana y, en lo que es hoy el heroico y atractivo Parque de Mayo, pacían tranquilamente asnos y cerdos.

De todo este profundo atraso; de toda esta postración física y moral, hace apenas cinco lustros!....

La República había demorado casi una centuria en su natural evolución, bajo la férula de gobiernos teocráticos que poco o nada habían hecho en beneficio del progreso nacional, entregados por entero a la explotación del sentimiento religioso, si bien debemos hacer lealmente una salvedad respecto al Presidente García Moreno, hombre extraordinario y dinámico, que así fomentaba la hoguera del fanatismo por medios inquisitoriales, persiguiendo y fusilando herejes, sin fórmula de juicio, como abría caminos, impulsaba las ciencias e iniciaba los trabajos del ferrocarril de Guayaquil a Quito. Tras la muerte de ese mandatario, acaecida en 1875, el atraso del Ecuador fué aún más desesperante, si cabe decirlo, hasta que, por fin, el 5 de Junio de 1895, un formidable impulso reaccionario, despertó el alma ecuatoriana, unió las diferentes fuerzas de los pueblos liberados de la coyunza del clero, y comenzó la era de mejoramiento moral y material que, en corto lapso, nos ha puesto al nivel de las naciones cultas.

El periodismo liberal tomó a su cargo la defensa de los intereses nacionales, contribuyendo a facilitar la senda del progreso, y cooperó eficientemente a todo lo que significaba esperanza de mejores días y positivo bienestar para los asociados.

El General Don Eloy Alfaro dirigía los destinos del país, y colaboraban con él prominentes patricios, como Abelardo Moncayo, José Peralta, Juan Benigno Vela, Francisco Andrade Marín, Belisario Albán Mestanza y otros varones meritisimos que tienen ya destacado sitio en las páginas de la Historia Patria. El Gobierno comprendió luego, con sagaz penetración, que, para reconstruir económicamente el país y entrar de lleno en el campo de la civilización bien entendida, debía comenzarse por lo fundamental: mejorar las vías de comunicación y tender las paralelas de acero que unan estrechamente, en abrazo íntimo, las diversas regiones de la República.

La sola enunciación de tan elevados propósitos despertó el egoísmo y la intransigencia del conservadurismo clerical, quien los combatió en todo terreno y en toda forma. Se dijo que el ferrocarril traía consigo la muerte de la fé cantólica; que su ejecución, contra el parecer de la mayoría creyente, era nada menos que la ruina del pueblo ecuatoriano y un acto de visible tiranía.

Sin embargo, la obra se llevó cabo con legítimo empeño, no sin que fuese necesario vencer enormes, imponderables dificultades, especialmente en el orden económico. Un extranjero de vigorosa mentalidad vino en nuestro auxilio: se llamaba Archer Harman. Negoció empréstitos cuantiosos con poderosas compañías extranjeras; emitió bonos en cantidades considerables, y, finalmente, transformó en oro sonante aquella montaña de papeles, respaldados apenas en una empresa problemática. Vencidas las innumerables dificultades, tras dura brega, un día memorable, llegó a las faldas del Pichincha el ferrocarril interandino: era el incensario que elevaba el humo de la civilización, por mano del combatido liberalismo, hasta el monte sagrado en cuyas soledades, al conjuro magnífico de Sucre y su glorioso ejército, se hizo el amanecer sublime de la libertad de nuestra Patria. Desde el día en que arribó la primera locomotora a la capital de la República, se inició por el Ecuador la nueva era de regeneración, gracias a las conquistas del periódico y el libro, llevadas a cabo sin las viejas trabas y limitaciones de otros tiempos, y a la acción del Ferrocarril del Sur, cuyo concurso en la vida nacional, es, ha sido y seguirá siendo inagotable fuente de fuerza y protección para las industrias y el comercio, y en general, para los brazos que trabajan y las energías que triunfan.

**SEÑOR DON
LUIS
CHIRIBOGA G.**

Siempre hemos admirado y admiraremos siempre la virtud y el talento de los ciudadanos, de los ciudadanos que son un ejemplo de honradez y constancia, de fervor y trabajo. Las normas de la decencia y de la equidad nos mandan poner de relieve, levantar sobre la vulgaridad el nombre de las personas que son timbre de orgullo en el hogar, un brazo fuerte en los afanes de una entidad y, por qué no decirlo, un positivo bien en la vida colectiva de un pueblo.

El señor don **Luis Chiriboga G.**, cuya fotografía publicamos muy complacidos, pertenece a aquellos ciudadanos que, al mantener incólume la honrría de bien, se han hecho acreedores a la simpatía pública.

Las dos décadas que ha pasado en la Compañía del Ferrocarril del Sur, desempeñando diferentes e importantes cargos, constituyen la página más brillante que puede ostentar con santo orgullo un empleado público, un trabajador laborioso y honorable que ha dedicado al servicio de una gran empresa toda su cultura, su honradez y el vigor de los mejores días de su existencia.

Actualmente ocupa uno de los puestos que requiere mayor confianza y múltiples actividades. La Caja del Ferrocarril está en buenas manos. Y ello significa para sus camaradas de labor una garantía de escrupulosa honradez y una norma de procedimientos claros e irreprochables, que aseguran la corrección en el manejo de los cuantiosos intereses del Ferrocarril del Sur.

Nariz del Diablo se adhiere al justo homenaje que le tributan sus compañeros y subalternos, con ocasión de celebrarse las bodas de plata de la obra rentadora, y renueva sus votos porque factores de acción y de valía, como el señor Chiriboga, mantengan siempre en alto el nombre y los propósitos de la Compañía Ferroviaria a la cual se vincula íntimamente el porvenir económico de la Nación.



SEÑOR DON LUIS CHIRIBOGA G.

VOLUNTAD

EL cóndor altanero desplegó sus alas bajo el radiante azul del cielo. En la inmensa soledad de la sierra se oyó su recio graznido como un formidable grito de combate cuyo eco fué repitiéndose de cumbre en cumbre hasta perderse en la ignota lejanía. Subió recto hacia los cielos hendiendo nubes en rauda vuelo, luego planeó inmóvil durante unos instantes atisbando el horizonte, y después partió veloz como una flecha hacia el confin lejano donde había un extraño espejismo de luz solar sobre la movible superficie del Océano.

Azul, azul, más azul...! Azul de cielo en lo alto, azul de mar abajo, irizado de movibles y blancas crestas que cabalgando sobre las olas iban a morir en la ruda cerrazón de los acantilados.

La tarde moría. El cóndor trocó su marcha veloz en lentas espirales cada vez más estrechas en descenso hacia la playa hasta abatir sus alas sobre una roca cónica que avanzaba audazmente hacia el mar cual un reto hecho piedra de la tierra al océano.

Allí quedó el ave de presa inmóvil sobre lo más escarpado del risco. Entonces en el silencio de la tarde agónica se oyó la estentórea voz de la roca que así habló:

“¿Quién eres, ave extraña, que descienes hasta mí desde la inexpugnable sierra?”

El pájaro respondió:

“Yo soy aquel que cruza los cielos, que sueña con alcanzar las estrellas y tiene su nido entre las nubes”.

Entonces dijo la roca:

“Yo soy la roca que desafía la furia del mar inclemente. El, cada día trata de arrastrarme en sus hondas traidoras hacia sus ignoradas profundidades. Cuando sopla el viento y se desencadena la tempestad me cubre con sus montañas acuáticas tratando de sepultarme en ellas o destruir mis átomos; mas yo resisto a través de las centurias sus feroces embestidas, su fuerza inmensa nada puede contra mí pues he de permanecer firme aunque él lanzara contra mí todo su espantoso volúmen. ¡Yo soy el símbolo de la voluntad!...”

A esto respondió el ave:

“Yo soy el símbolo de la gloria...!, yo soy el cóndor de la victoria que sólo abate sus alas sobre la frente de los héroes en las horas de delirio, cuando el grito del clarín pregona por los ámbitos del Universo el triunfo de los valientes que no conocen el temor a la Muerte y van a ella cantando. Yo sólo me rindo a los fuertes y a los que no saben volver la espalda ante el peligro...”

Ambos callaron entonces. La sombra nocturna hallábase ya sobre todos los seres y sobre todas las cosas.

Entonces apareció un tercer personaje en escena. Era un sér menudado y tembloroso que avanzaba vacilante hacia ellos como doblegado bajo el peso de una pena infinita. Un sér pálido y medroso de extrañas pupilas cuya mirada parecía perderse en la lejanía sin retener la visión exterior de lo que le rodeaba... en fin era un hombre... y más aún, un poeta.

El cóndor contempló con sus inquietos ojos al recién llegado. Entonces la roca habló de nuevo con su voz profunda:

“¿Y tú quien eres, pobre sér que apenas puedes con el peso de tu propio cuerpo?”

“Soy un poeta...—contestó el hombre—un pobre poeta que llora sobre el cadáver de una ilusión y que ya no tiene siquiera la voluntad de vivir... la mujer que yo amaba despreció mi amor destruyendo mi corazón...”

Entonces se oyó de nuevo pero ahora como un rugido espantoso, como el atambor del trueno en las noches de tormenta la voz de la roca que así dijo:

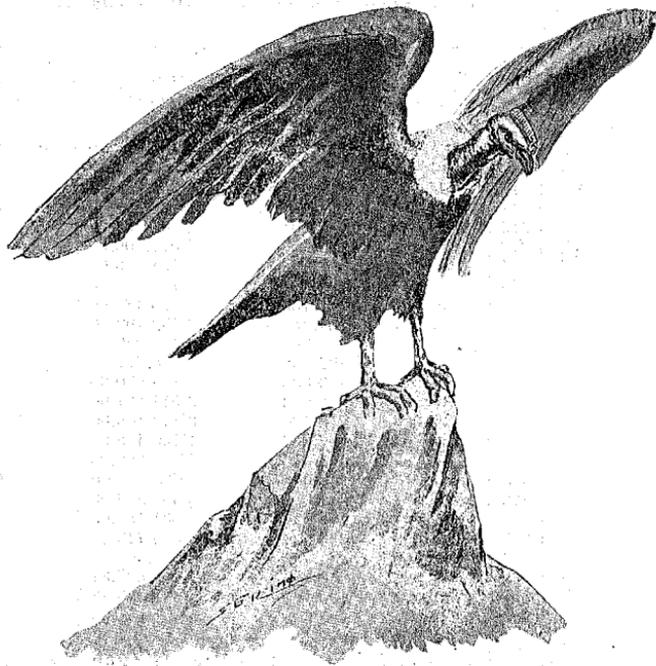
"Necia criatura humana que ante la vida doblegas tu cerviz, que temes a los golpes del destino, aprende de mí, la roca eterna en eterna lucha contra las embestidas del monstruo marino que a cada instante amenaza destruirme. Aprende de mí, yo soy la Voluntad, la férrea Voluntad indomable y altiva que tiene en sus manos los destinos del Mundo, contra la que nada puede ni nadie vence. Anda, vuelve sobre tus pasos, acalla los gritos de tu cobarde corazón, alza altanera la frente al cielo, desarrolla la parte de voluntad que el Sér Supremo concedió a tu débil humanidad con el primer destello del alma, y vencerás....! dominarás....! Este que aquí ves, el cóndor de la Victoria, que sólo abate sus alas sobre la frente de los héroes, volará sobre tí y pregonará a los cuatro puntos cardinales la embriaguez de tu triunfo.... Anda, no pierdas un instante, vuelve y comienza a luchar de nuevo que la vida no es de los cobardes ni de los débiles...."

Entonces el hombre alucinado por la visión que ante él evocaba aquella extraña voz, fué irguiendo su torso, una luz de dominación y de triunfo, iluminó sus pupilas enantes tristes y opacas, con los músculos en tensión, sobre la recia roca, frente al mar inmenso pareció bañado en la reverberación de un nuevo Tabor, y al fin elevando los brazos al cielo en un alarde de infinito poder gritó con toda la fuerza de sus pulmones:

"Sí volveré y venceré....! Los arcanos del destino serán vil juguete entre mis manos, alcanzaré la meta de mis deseos y nada podrá contra mí porque en mi alma ha nacido una nueva fuente de fuerza dinámica que me llevará a ella....!"

Luego volvió sobre sus pasos hacia la vida, hacia el triunfo quizás, porque llevaba en sí la soberbia potencia de la inquebrantable voluntad.

El cóndor de la Victoria aleteaba sobre él como en las horas de delirio sobre la frente de los héroes.



JOSE A. FERNANDEZ BRICEÑO.

CUADRO DEMOSTRATIVO

DEL MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN 23
AÑOS Y, DEMOSTRACION DE ENTRADAS
Y GASTOS DE OPERACION EN 25 AÑOS

AÑOS	TONELADAS MOVIDAS PAGADAS.	PASAJEROS MOVIDOS PAGADOS	ENTRADAS DE OPERACION	GASTOS DE OPERACION
1.908			S/. 1'403.097.00	S/. 1'791.922.00
1.909			1'565.362.00	1'589.848.00
1.910	44.550	133.938	1'650.640.00	1'417.588.00
1.911	58.553	98.152	2'014.813.00	1'795.722.00
1.912	59.008	147.001	2'401.792.00	2'292.303.00
1.913	58.457	103.420	2'017.106.00	2'364.110.00
1.914	65.831	162.832	2'184.106.00	2'260.106.00
1.915	63.638	203.011	2'122.764.00	2'281.074.00
1.916	69.985	131.130	2'225.489.00	2'443.210.00
1.917	82.531	137.987	2'482.199.00	2'485.395.00
1.918	79.413	196.866	2'497.079.00	2'120.131.00
1.919	84.957	192.358	2'578.322.00	2'403.866.00
1.920	95.964	189.883	3'105.280.00	2'496.725.00
1.921	108.853	232.913	3'514.237.00	2'904.891.00
1.922	105.008	218.436	3'773.143.00	3'491.301.00
1.923	126.857	252.653	4'130.448.00	3'829.449.00
1.924	131.897	266.416	4'578.976.00	4'438.526.00
1.925	112.116	268.069	4'689.035.00	4'777.272.00
1.926	146.697	341.602	5'308.516.00	5'345.664.00
1.927	157.247	272.120	6'534.189.00	4'930.089.00
1.928	164.308	338.604	7'396.743.47	6'472.908.69
1.929	164.656	280.552	7'577.358.63	6'141.820.73
1.930	159.529	244.449	7'079.607.87	5'205.657.97
1.931	136.162	190.160	5'824.075.28	5'445.623.25
1.932	115.892	135.008	5'167.177.93	4'885.558.57
TOTAL	2'392.109	4'737.560	S/. 93'821.556.18	S/. 85'670.761.21

QUITO, Junio 15 de 1933.

M. A. Jarrín G,
AUDITOR.

HIMNO

DE LA HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR

Letra de Remigio Romero y Cordero

Música de Francisco Parades H.

CORO

De la sierra a la playa candente
que del Guayas circunda el Edén,
no hay patriota más noble y valiente
como yo cuando voy con mi tren.

Primera estrofa

Si me exige la máquina fuerte
sacrificio en la lucha la vida,
que no importa el dolor de la herida
si el deber es quien causa el dolor.
Ferroviario me quiso el destino,
Ferroviario he de ser aunque muera;
mi over-all y la Patria Bandera,
son insignias que alzó el Ecuador.

Segunda estrofa

Los volcanes cubiertos de nieve
y de espumas cubierta la ría
cuando sienten el tren en la vía
se estremecen de anhelo febril.
Por mi esfuerzo en la máquina ruda
se han unido en comercio tan grato
Latacunga, Riobamba y Ambato,
la alta Quito y la audaz Guayaquil.

Tercera estrofa

Nada importa si un día la suerte
sobre el riel mi existencia tritura;
moriré sin ninguna amargura,
moriré sin ninguna ansiedad.
Porque sé que de todos los míos,
al mirar el hogar enlutado,
cuidará, como a mí me ha cuidado
la gloriosa y gentil Hermandad.

Este Himno fue cantado por primera vez en
las fiestas aniversarias que se celebraron en
el Comité Auxiliar de Huigra, el 3 de Agosto de 1930

HOMENAJES

A

ELOY ALFARO

COLOMBIA

- BOGOTA: Avenida ELOY ALFARO. Acuerdo del Municipio, N° 40, de 9 de Setiembre de 1931. Inaugurada el 12 de Octubre de 1931.
- " Homenaje del Senado de Colombia. Acta N° 101, del 13 de Octubre de 1931, por el cual se asocia al homenaje que la Municipalidad dispensó al General ELOY ALFARO al distinguir con su nombre una de las avenidas de la ciudad.
- " Monumento a ELOY ALFARO. Inaugurado el 13 de Marzo de 1932, frente al Parque del Centenario, en la esquina de la Avenida ELOY ALFARO y "Avenida de la República".
- " Homenaje del Directorio del Partido Liberal de Colombia. Resolución de 12 de Marzo de 1932, por la cual se asocia al homenaje que se le rindió al General ELOY ALFARO al inaugurarse el monumento.
- " Acuerdo de la Empresa del Tranvía Municipal de Bogotá, N° 294, de fecha 11 de Marzo de 1932, por el cual los carros de esta empresa que hacen el recorrido en la Avenida ALFARO llevan esta divisa.
- CALI: Plaza ELOY ALFARO. Acuerdo del Municipio N° 29, de 9 de Octubre de 1931, por el cual se da este nombre a la plaza situada en el Barrio Obrero, habiendo tenido lugar la solemne inauguración el 12 de Octubre de 1931.
- " Proyecto del monumento a ELOY ALFARO. Acuerdo N° 18, de Junio 14 de 1932, por el cual se autoriza al Comité Pro-Eloy Alfaro-Colombo-Ecuatoriano para erigir un busto del General ELOY ALFARO en la plaza que lleva el nombre de este ilustre repúblico.

COSTA RICA

- ALAJUELA: Acuerdo del 24 de Agosto de 1930, por el cual se da el nombre de ELOY ALFARO al Salón de Actos de la Escuela de Varones N° 2.

CUBA

- HABANA: Plaza ELOY ALFARO. Acuerdo Municipal de 13 de Febrero de 1928, por el cual se da este nombre a la plaza limitada por las calles Menocal, 27 y O.
- " Monumento a ELOY ALFARO en la plaza que lleva su nombre, inaugurado el 24 de Mayo de 1929.

HABANA: Libro del eminente historiador, Miembro de la Academia de Historia de Habana, doctor don Emeterio S. Santovenia y Echaide, T. M. M.: "Eloy Alfaro y Cuba".

CHILE

VALPARAISO: Avenida PRESIDENTE ALFARO. Ley N^o 4,214, de 21 de Noviembre de 1927. El Congreso Nacional de Chile aprueba el proyecto de Ley por el cual se autoriza a la Municipalidad de Valparaiso, para cambiar el nombre de "Avenida de la Palma", por el de "Avenida PRESIDENTE ALFARO".

ESPAÑA

CERVERA DEL RIO ALHAMA:

Calle ELOY ALFARO. Acuerdo del Ayuntamiento, de fecha 28 de Mayo de 1906, por el cual se da este nombre a la "Calle de la Carretera".

MEXICO

MEXICO:

El Ministerio de Relaciones de México tiene en preparación un tomo del Archivo Diplomático Mexicano, sobre el Congreso Internacional Americano, convocado por el Jefe Supremo del Ecuador, General ELOY ALFARO y reunido en Ciudad de México el 10 de Agosto de 1896. En esta forma rinde el Gobierno Mejicano homenaje de admiración al Hombre Símbolo cuya vida sólo encuentra paralelo con las excelsas virtudes cívicas del gran Benito Juárez.

NICARAGUA

LEON:

Placa en la Casa que habitó ELOY ALFARO. Acuerdo del Alcalde Municipal de la ciudad de León, de 15 de Mayo de 1931.

PANAMA

PANAMA:

Monumento a ELOY ALFARO, en la Avenida Ecuador. Acuerdo del Concejo Municipal N^o 9, de 1^o de Febrero de 1927. Descubierto el 9 de Enero de 1929.

URUGUAY

MONTEVIDEO:

Homenaje a ELOY ALFARO el 28 de Enero de 1932, con motivo del 20^o aniversario del 28 de Enero de 1912.

REPUBLICA DEL ECUADOR

PROVINCIA DE ESMERALDAS

ESMERALDAS:

Caserío "General ELOY ALFARO".
Escuela "General ELOY ALFARO".

CARRETERO
CONCEPCION
IBARRA:

Una Sección se llama "Avenida ELOY ALFARO".

PROVINCIA DE MANABI

MONTECRISTI:

Adquisición del solar de la casa en que nació ELOY ALFARO y proyecto para erigir un busto y construir en este solar un edificio para Escuela de Artes y Oficios. Acuerdo de 5 Junio de 1932, del Ilustre Concejo Municipal.

"

Columna erigida por disposición municipal en el solar donde estaba la casa en que nació ELOY ALFARO e inaugurada el 5 de Junio de 1921.

"

Placa de mármel colocada por el Profesorado de Manabí en dicho sitio, el 12 de Marzo de 1923.

"

Calle "ELOY ALFARO" y colocación de una placa en la casa solariega. Acuerdo de 5 de Abril de 1883.

"

Colegio de Señoritas "ELOY ALFARO".

"

Colocación del retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal el 23 de Octubre de 1917. Acuerdo de 18 de Octubre de 1917.

"

Parque "ELOY ALFARO". El Ilustre Concejo Municipal, por Acuerdo de 9 de Agosto de 1911, dispone que el Parque Municipal lleve el nombre de ELOY ALFARO.

"

Plaza y Obelisco a Cervera del Río Alhama, en demostración de gratitud por el homenaje rendido en España a ELOY ALFARO. Inaugurados el 25 de Junio de 1931, 99º aniversario del nacimiento del Ilustre General. Acuerdo Municipal de 28 de Mayo de 1931.

PORTOVIEJO:

"

Plaza "ELOY ALFARO". Acuerdo Municipal de 25 de Junio de 1911.

"

Busto de ELOY ALFARO. Inaugurado el 6 de Diciembre de 1926 con gran pompa y solemnidad, a iniciativa del Comité "Seis de Diciembre".

"

Colocación del eje del vapor «Alajuela» en la plaza «ELOY ALFARO». Resolución Municipal de 5 de Agosto de 1923.

MANTA:

"

Calle «Presidente ALFARO». Acuerdo Municipal de 23 de Agosto de 1926.

"

Monumento a ELOY ALFARO. Colocación de la primera piedra el 5 de Junio de 1931 por el Comité «Pro Eloy Alfaro» en la plaza «4 de Noviembre». Acuerdo Municipal N° 479, aprobado el 17 de Junio de 1930.

SANTA ANA:

"

Plaza «ELOY ALFARO». Acuerdo Municipal de 29 de Noviembre de 1931.

"

Calle «ELOY ALFARO». Acuerdo Municipal de 29 de Noviembre de 1931.

COLORADO:

Escuela Rural «ELOY ALFARO».

CHONE:

Parroquia «ELOY ALFARO».

ROCAFUERTE:

Calle «ELOY ALFARO».

RIO CHICO:

Calle «ELOY ALFARO».

CALDERON:

Calle «ELOY ALFARO».

JARAMILLO:

Calle «ELOY ALFARO».

CALCETA:

Avenida «ELOY ALFARO».

JUNIN:

Calle «ELOY ALFARO».

- JIPIJAPA: Calle «ELOY ALFARO».
 " Retrato en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal.

PROVINCIA DEL GUAYAS

- GUAYAQUIL: Calle «ELOY ALFARO». Acuerdo Municipal de 29 de Mayo de 1920.
 " Parroquia «ELOY ALFARO». Acuerdo Municipal de 29 de Mayo de 1920 por el cual se da el nombre de Parroquia «ELOY ALFARO» a la Parroquia Durán.
 " «Junta Municipal «ELOY ALFARO», para que se encargue de la ejecución de una estatua. Acuerdo de 29 de Mayo de 1920.
 " Sitio para un Mausoleo en el Cementerio General. La Junta de Beneficencia de Guayaquil adjudica un lote de terreno en el Cementerio General de la ciudad, para levantar el Mausoleo que ha de guardar los restos del Viejo Luchador. La primera piedra fue colocada por el Gobernador de la Provincia del Guayas, el 5 de Junio de 1930.
 DAULÉ: Escuela Fiscal N° 24 «ELOY ALFARO».
 BALZAR: Retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Sesiones del Concejo.
 PUERTO LIBERTAD: Plaza «ELOY ALFARO».
 SANTA LUCIA: Parque público «ELOY ALFARO».
 " Columna de Hacheros «ELOY ALFARO», del Cuerpo de Bomberos.
 MILAGRO: Calle «ELOY ALFARO».

PROVINCIA DE LOS RIOS

- VINCES: Malecón «ELOY ALFARO». Acuerdo Municipal de 8 de Octubre de 1921, por el cual se da a la calle principal del Malecón el nombre de ELOY ALFARO.

PROVINCIA DE BOLIVAR

- GUARANDA: Retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Honor de la Gobernación.
 " Retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal.
 SAN LORENZO: Calle General ELOY ALFARO.
 SIMIATUD: Calle General ELOY ALFARO.

PROVINCIA DEL CARCHI

- TUUCAN: Retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal.

PROVINCIA DE IMBABURA

- IBARRA: Avenida ELOY ALFARO. Acuerdo Municipal de 8 de Julio de 1931, por el cual se cambia el nombre de la Avenida "Esmeraldas" por el de ELOY ALFARO.

- COTACACHI: Colocación del retrato de ELOY ALFARO el 5 de Junio de 1928, en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal. Acuerdo Municipal del 2. de Junio de 1928.
- URQUQUI: Escuela ELOY ALFARO.

PROVINCIA DEL PICHINCHA

- QUITO: Parroquia ELOY ALFARO. Acuerdo Municipal de 25 de Junio de 1908, por el cual se cambia el nombre de la Parroquia Chimbacalle por el de ALFARO.
- " Homenaje del Instituto Mejía. Sesión Solemne del 5 de Junio de 1931, la cual se dictó una Conferencia alusiva a la fecha, en honor del General ELOY ALFARO, Fundador del Instituto y se acordó la erección de un busto en el patio principal del Establecimiento.
- " Homenaje de gratitud del Concejo Municipal por la inauguración del Ferrocarril, al General ELOY ALFARO invicto FACTOR DE LA OBRA, 22 de Junio de 1908.
- " Formación del Comité ELOY ALFARO para la erección de un monumento en la Capital de la República al Caudillo del Liberalismo Ecuatoriano, por la Junta General del Directorio Supremo del Partido Liberal-Radical, Junio 5 de 1932.

PROVINCIA DE LEON

- LATACUNGA: Calle ELOY ALFARO. Acuerdo Municipal del 24 de Julio de 1920.
- ESTACION LASSO: Escuela ELOY ALFARO.

PROVINCIA DEL TUNGURAHUA

- AMBATO: Escuela ELOY ALFARO.
- " Calle ELOY ALFARO.
- " Retrato de ELOY ALFARO en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal.
- " Retrato de ELOY ALFARO en la Galería de Hombres Célebres de la Biblioteca de Autores Nacionales.

PROVINCIA DEL CHIMBORAZO

- HUIGRA: Estatua de ELOY ALFARO erigida por los empleados de "The Guayaquil and Quito Railway Company" el 17 de Febrero de 1929.
- ALAUSI: Calle General ELOY ALFARO.

PROVINCIA DEL CAÑAR

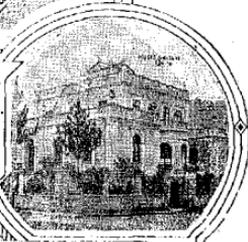
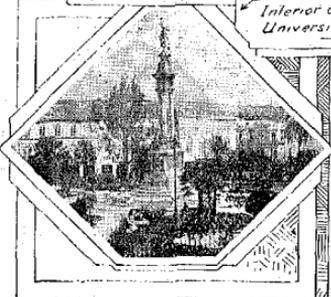
- CAÑAR: Calle General ELOY ALFARO.
- AZOGUEZ: Calle General ELOY ALFARO.

PROVINCIA DEL AZUAY

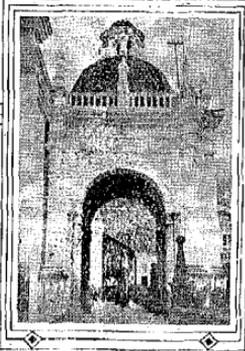
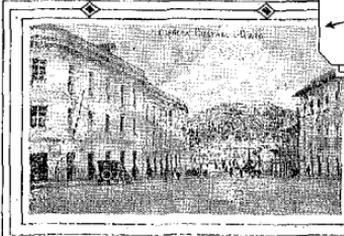
- CUENCA: Calle General ELOY ALFARO.
- " Retrato en la Galería de Personajes Ilustres en la Municipalidad.



← La Merced
 Panorama de la
 Ciudad
 Monumento a
 los próceres del
 10 de agosto
 Interior de la
 Universidad
 →



Museo N.^o
 Nacional
 Carrera Gua.
 yaguil
 Atrio de la
 Catedral
 →



Quito

HACE VEINTE Y CINCO AÑOS

Registrando las colecciones de los periódicos que se publicaban en 1908, año de la inauguración del Ferrocarril en Quito, hemos encontrado un copioso material informativo acerca de tan trascendental acontecimiento que fue justamente celebrado en todo el país con diversos actos oficiales y públicos y que en la Capital de la República alcanzaron contornos de gran magnitud y solemnidad.

La prensa nacional tuvo destacada actuación en dicha ceremonia, siendo representada por los directores de los principales diarios de esa época o por altos miembros de las delegaciones de los mismos, que vinieron expresamente a la capital para presenciar y reseñar las fiestas que se llevaron a cabo.

El decano de la prensa ecuatoriana, el prestigioso rotativo EL TELEGRAFO, de Guayaquil, acreditó como su representante en las fiestas inaugurales, al conocido periodista señor don José Vicente Peñafiel, quien permaneció ocho días en Quito y trasmitió a su periódico la más completa y veraz reseña de los imponentes festejos que se realizaron con motivo del arribo del primer tren, conduciendo a las comisiones oficiales, autoridades, delegaciones obreras, etc., hecho memorable del que se cumplen veinticinco años el día 25 de junio del presente año.

A continuación reproducimos de la edición de EL TELEGRAFO del 27 de Junio del expresado año de 1908 la siguiente importante y extensa relación en que se comenta con lujo de detalles el acto inaugural del Ferrocarril:

LA INAUGURACION DEL FERROCARRIL EN QUITO

NOTICIAS DE NUESTRO CORRESPONSAL VIAJERO

(Por telégrafo)

LAS VISPERAS

Fue desusado el entusiasmo e inmensa la concurrencia de gente. La ciudad engalanada, los habitantes impacientes aguardaban al huesped tantos años deseado.

Hermosos arcos decoraban lugares centrales, y en ellos leíanse, en letras formadas con focos eléctricos, frases conmemorativas y de elogio al señor Presidente de la República, como estas:

A ELOY ALFARO, EL EJERCITO.

TESTIMONIO DE CARINO Y LEALTAD-SUS CAMARADAS DEL EJERCITO.

HUYEN ASUSTADOS ANTE EL TRIUNFO LOS ENEMIGOS DEL FERROCARRIL.

LOS NEVADOS DE LOS ANDES SON MUDOS TESTIGOS DE TUS GLORIAS.

ALFARO Y MONTALVO, LAS GLORIAS ECUATORIANAS. Etc. Etc.

Con estos focos-inscripciones, la iluminación general, la ciudad presentaba, por la noche, un aspecto fantástico.

Como hubiese llegado el primer tren conduciendo a los que del Sur venían a presenciar y a solemnizar la inauguración, hubo, en calles y plazas un acto de confraternidad entusiasta.

Grupos numerosos recorrían los sitios más centrales, al grito de Viva Guayaquil! Viva Quito! Viva el Ferrocarril!

Los hoteles y casas de posada estaban repletos.

Bandas de música alegraban la población.

Desde las ocho de la mañana había sido izada la bandera nacional en los edificios públicos y una oleada humana se dirigía a Chimbacalle, donde a poco tuvo lugar el acto oficial, con un discurso del señor don Adelardo Moncayo, lleno de fuego y frases elocuentes.

LA REVISTA

Acompañado de los miembros del Gabinete, del cuerpo diplomático y consular, de altos empleados y seguido de muchos ciudadanos, presentóse el General Alfaro, ginete en caballo blanco, vestido con el uniforme de su grado, a presenciar la revista militar que mandaba el coronel don Carlos Andrade.

En telegrama anterior di ya una somera reseña de aquel acto, que resultó brillante.

La concurrencia era enorme, y como no cupiera en el ancho carretero y la llanura de Chiriyacu, buena parte de ella había trepado al Panecillo, como a una tribuna cómoda para contemplar el espectáculo sin apreturas.

LA INAUGURACION

A las nueve y media del 25 reunióse en los salones del Palacio Nacional la comitiva que debía presidir oficialmente la ceremonia. Entre esa comitiva estaba el constructor de la obra Mr. Harman.

El escuadrón de caballería, con uniforme de gala, formó la escolta del personal administrativo, los jefes del cual iban en el gran coche azul del Presidente.

Y comenzó el desfile.

La larga fila de coches resultó imponente, y la afluencia de personas, interminable, como que habían acudido, no sólo de Guayaquil sino de todas las provincias inmediatas.

En Chimbacalle habíase levantado un vistoso pabellón con banderas y colgaduras, para tribuna del alto elemento oficial.

Al rededor se extendía en alas los cuerpos del Ejército que hacen la campaña en la Capital, y agrupábanse los representantes de las diversas sociedades obreras de Quito y Guayaquil.

Sonó a la distancia un clamor estridente, y a poco, la máquina número 12 entraba resoplando, entre un gran aplauso de miles de espectadores.

Eran las once y media de la mañana.

El Ministro de lo Interior, don Arnaldo Puga, tomó entonces la palabra, y en pocas palabras, de consición severa, hizo la historia del ferrocarril, poniendo de manifiesto el anhelo con que el partido liberal y el General Alfaro han trabajado por verlo llegar a la ciudad de Quito.

Los otros números del programa se cumplieron exactamente, descolando las poeas de los señores doctor César Borja y Emilio Gallegos del Campo.

La de este último no constaba en el programa; más, por ella recibió su autor una verdadera y calurosa ovación.

Con esto el acto estaba terminado; pero quiso darse una nota simpática a la inauguración, que consistió en tomar el tren el señor Presidente de la República y los altos funcionarios, y recorrer en él un gran trayecto de la línea.

Cuando terminó, era las doce del día.

Horas después, arribaron dos trenes a Chimbacalle, repletos de curiosos y entusiastas.

EL BANQUETE

De tres a cinco de la tarde, tuvo lugar, en los salones del Congreso, el banquete ofrecido al señor General Alfaro por el Comité Militar.

Concurrieron, además del elemento gubernativo, el cuerpo diplomático, representantes de las Municipalidades, Jefes del Ejército, caballeros particulares de la crême quiteña.

Ofreció el banquete el señor General Flavio E. Alfaro, en los términos siguientes:

Señores: La voz potente de la Locomotora acaba de repercutir en las puertas de Quito, la Sultana de los Andes!

El grito de la Civilización y del Progreso ha subido de las orillas del mar a la bellísima región de las nieves resplandecientes!

Estos triunfos no solo alborozan el espíritu, sino que dignifican y elevan a los pueblos en la escala de sus aspiraciones infinitas.

Son éstos los triunfos que alcanza la Libertad, cuando ésta se hermana sinceramente con el Patriotismo y la energía.

En esta hora solemne, en esta hora de regocijo para la Patria, el Progreso y la Libertad sonríen y levantan su copa de felicidad por el bien que recibe un pueblo digno, inteligente y libre.

Hemos obtenido hoy el triunfo más glorioso de nuestra vida republicana. En él no hay lágrimas, vencedores ni vencidos, sino hermanos; en él debemos congregarnos todos, como la fragancia de distintos bosques en el mismo ambiente.

La grande, la sublime aspiración del pueblo ecuatoriano acaba de realizarla el brazo vigoroso y la perseverancia incontrastable de Eloy Alfaro.

El guerrero transformó su espada en brújula del Progreso, y trocó sus laureles marciales en coronas conquistadas en el campo del engrandecimiento nacional.

El brazo del luchador se convirtió en artífice de la grande patria; el corazón del adalid en escudo de las libertades, y sobre el Palacio Nacional no flameó de los combates, sino la insignia sagrada del bienestar de la República.

Que bello espectáculo! Señores: la ilusión acariciada por un pueblo la esguiva esperanza ecuatoriana se encarnó, como la imagen de un sueño, en la realidad elocuente de esta obra redentora.

Honorables miembros del Cuerpo Diplomático y Consular, os saludo, y os invito a levantar la copa por el gran factor de esta empresa gigantesca, que hoy expande el corazón en explosiones de alegría.

Camaradas del Ejército: a vuestro nombre tengo el honor de dedicar este banquete, en mi comisión de Presidente del "Comité Militar Piebicha", al señor General don Eloy Alfaro, nuestro invicto caudillo, insignie viriente del Ferrocarril, que hoy ha llegado a la ciudad gloriosa de los Schiris.

A vosotros, valerosos de la Patria, se debe esta invitación discernida al ilustrado jefe de la República, el abnegado caudillo que, a través de inmensas luchas, ha llegado a la cumbre del ideal nacional: unir con la cinta negra de hierro las exuberantes márgenes del Guayas con la risueña antiplanicie de los Andes.

Nuestro glorioso tricolor patrio suelta hoy airoso sus rizos a los vientos entre los hurras de la gratitud pública, y las alegres dianas de la mejor victoria que ha alcanzado el Ecuador.

La poderosa arteria de hierro que ha subido hasta el Pichincha, constituye la garantía más eficaz para la integridad de nuestro suelo querido del cual no dejaremos usurpar ni un guijarro de nuestras selvas, ni un vaso de agua de nuestros inmensos ríos".....

Compatriotas: al calor de esta hoguera de patriotismo, que arde hoy en nuestros corazones, depongamos los rencores de partido; armonicemos mejor nuestras ideas políticas, y, unidos por el afecto y fuertes por el número, fijemos la mirada en la altura donde resplandece la luz del bienestar y el engrandecimiento apetecidos.

Señor General Alfaro, ofrezco a nombre del Ejército, una copa por vuestra felicidad que es la misma de la Patria, y porque el triunfo que hoy habéis alcanzado, con la inauguración del gran Ferrocarril es la más brillante de vuestra vida de ilustre repúblico, página escrita con letras de admiración y cariño, en el corazón de los ecuatorianos.

Salud, señores.

Resultó serio y magnífico.

Entre tanto, por las engalanadas calles y plazas de la ciudad, discurría una multitud entusiasta.

Lo que se ha hecho notar, es la confraternidad de costefios y serranos; y si consideramos en esto, podemos señalar el 25 de junio de 1908 como el punto de arranque para el olvido y muerte total del viejo regionalismo que tantas veces ha amargado nuestra vida pública.

LOS SASTRES

El gremio de sastres colocó el día 24 una lápida conmemorativa de la llegada del Ferrocarril, en la parroquia de Chimbacalle, casa del señor Rafael Pera, comisionando para este acto al señor Luis Miguel Molina, quien organizó el desfile de los gremios de artesanos.

LOS CHICOS DE LAS ESCUELAS

Eran miles de niños y niñas; las escuelas de la capital, en número de treinta y cinco, el personal docente, los empleados de la Dirección de Estudios, los miembros del Consejo Escolar, en largas hileras, se dirigían al Palacio de Gobierno, ya en él, presentaron los comisionados al efecto, sendas tarjetas de oro, al señor General Alfaro, pronunciando discursos congratulatorios y patrióticos.

ENTRE TANTO. . . .

Entre tanto, de hora en hora repicaban y repicaban todas las campanas, en todos los campanarios de la ciudad, echadas al vuelo, como en día de gran fiesta religiosa.

Era la contribución patriótica del Ilmo. señor Arzobispo, que también había adornado su palacio, con arte y buen gusto.

Y repicaban las campanas, tronaban las salvas de ordenanza, sonaban músicas marciales, gritos de entusiasmo llenaban el espacio; y en la ciudad vestida de lujo, miles de ciudadanos olvidaban las penas de la vida, entregadas a la más leal y franca de las alegrías.

LOS OBSEQUIOS

En los salones del Congreso, reuniéronse ayer a las tres de la tarde los representantes de las naciones extranjeras, los Ministros de la Corte Superior y del Tribunal de Cuentas y los miembros de muchas otras corporaciones, previamente invitados para presenciar la solemne entrega de los obsequios hechos al General Alfaro, como conmemoración del arribo del tren a Quito.

Dichos presentes eran muchos y algunos muy valiosos, ya por la materia con que estaban confeccionados, ya por la confección misma; todos ellos se exhibían en los referidos salones a la admiración del público.

El Jefe de Estado y sus secretarios tomaron asiento en una tribuna de honor, preparada para el caso; y comenzó la ceremonia.

Fue el señor doctor César Borja, comisionado por la Municipalidad de Guayaquil, quien ofreció en nombre de su comitente, la página de oro, pronunciando, al ofrecer el presente, un elocuente discurso.

En seguida habló el Sr. Dn. José de Lapiere al presentar un acuerdo del Tribunal de Cuentas del Guayas, al que en tal acto representaba; acuerdo que tributa un homenaje de gratitud y admiración al señor General Alfaro.

El doctor Emilio Uquillas, representó a la Municipalidad de Riobamba, y el doctor Octavio Díaz ofreció, en representación de la de Cuenca, una artística medalla de oro y brillantes.

Al congratular al comisionado azuayo, el señor General Alfaro le autorizó a anunciar a sus comprovincianos una visita suya, dentro de tres años más o menos, que tendrá por objeto inaugurar solemnemente el ferrocarril a orillas del Tomebamba.

Esta declaración fue acogida con muestras de entusiasta simpatía, la que se hizo más calorosa cuando el mismo señor Alfaro dijo que después de dos años irá a Ibarra para otra inauguración ferrocarrilera en la provincia de Imbabura.

Tan explícito ofrecimiento fue hecho al señor don Abelardo Moncayo, representante de las provincias del Carchi e Imbabura, y personero de la prensa, el cual pronunció un elocuente discurso al ofrecer el obsequio en nombre de sus mandantes. Entre estos obsequios se hallaban las tapas para el libro de oro, de lo cual tiene ya conocimiento los lectores de EL TELEGRAFO.

Esta respuesta del señor General Presidente concluyó refiriéndose a la labor de la prensa, asegurando que quien más deseaba la libertad de ella era Eloy Alfaro.

Tan bellos propósitos fueron aplaudidos estrepitosamente por una barra numerosísima que presenciaba la ceremonia.

IDEAS Y PETICIONES

Se habló mucho, y a veces bien, de progreso, civilización, liberalismo, el pito de la locomotora y la ciudad de los Shyris y las del Pichincha y del futuro, presente y pasado del Ecuador; pero fueron los señores doctor César Borja, D. Miguel Angel Fernández Córdova, representantes de las Municipalidades de Chonco, Gualaceo y Santa Ana, y D. Victor M. Arregui, que lo fue de la de Guaranda, quienes pronunciaron palabras de paz y concordia, no parándose hasta pedir, entre una salva de aplausos, un decreto de amplia amnistía para todos los perseguidos por causas políticas.

Sin embargo, hasta esta hora no se ha expedido aún el decreto en referencia.

D. Belisario V. Torres, representante de la Municipalidad de Yaguachi, al entregar su correspondiente obsequio, tuvo felices ideas que, expre-

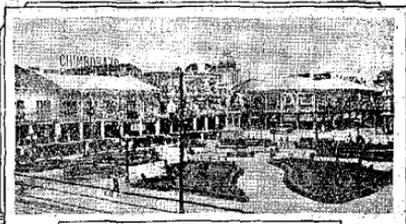
UAYAQUIL



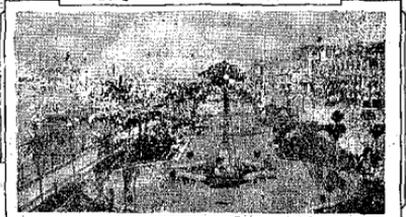
VISTA PARCIAL DE LA CIUDAD



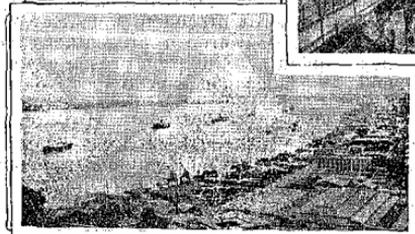
EDIFICIO DE LA IV ZONA MILITAR



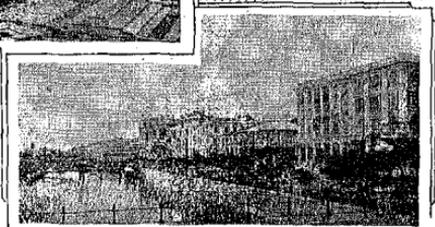
PLAZA ROCAFUERTE



EL MALECON



ENTRADA AL PUERTO



EL MALECON

sadas en llano estilo, le hicieron acreedor de una verdadera ovación por parte del numeroso público.

FALTO TIEMPO

Eran ya las cinco de la tarde, y puede decirse sin exageración que el acto estaba por comenzar; tal era la multitud de obsequios que debían ser ofrecidos en su orden respectivo y acordado de antemano.

A esa hora fue, no clausurada sino aplazada la ceremonia, que continuará hoy con nueva recepción solemne para la audición de muchísimos discursos no pronunciados todavía.

Hay aquí cuarentiún representantes de municipalidades y diversas corporaciones, que han traído obsequios y discursos; además de varios particulares que han hecho también acto de presencia ante el Jefe de la Nación con tarjetas, medallas, etc.

LA VELADA

Por la noche tuvo lugar la velada literaria y musical, cuyo programa fue oportunamente publicado.

La concurrencia en el Teatro Sucre fue numerosa y selecta, y los números del referido programa fueron llenados entre aplausos entusiastas.

NOTAS SUELTAS

Sigue en su punto el regocijo público.

La iluminación es espléndida, como nunca la han visto los quiteños y la afluencia del gentío es enorme en la Plaza de la Independencia, donde se exhiben vistas cinematográficas, gratuitamente.

Circulan con profusión medallas y tarjetas conmemorativas.

Han llegado cinco trenes más con pasajeros procedentes del Sur.

Las quince provincias de la República estuvieron representadas por quince bellas chiquillas de las escuelas, quienes estuvieron presentes en el salón del Congreso y ofrecieron sendas medallas con sus respectivos discursos.

Hubo carros alegóricos.

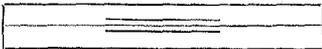
Estas no son sino simples notas telegrafadas al azar; una ordenada crónica de los sucesos requiere más tiempo del que puede disponerse entre el tumulto de los festejos y ocuparía muchas páginas.

Continuaré transmitiendo detalles.

(f.) Corresponsal viajero.

JOSE V. PEÑAFIEL.

(De EL TELEGRAFO del 27 de Junio de 1908.



The Guayaquil and Quito Railway Company

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

CUADRO DE ENTRADAS DEL MES DE MAYO DE 1933.

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Reservados	Equipajes	Teléfonos	TOTAL
Guayaquil	115.656,94	13.785,40	682,75	5.420,84	1.715,35	137.261,28
Alfaro	39.563,44	5.367,70	158,05	824,36	20,50	45.934,05
Yaguachi	3.750,12	670,80	2,85	169,75	46,80	4.640,12
Milagro	13.522,23	1.468,45	.....	188,19	49,10	15.228,00
Vencía	78,49	207,70	.....	16,15	8,70	311,04
Naranjito	3.142,12	718,80	5,00	142,39	164,20	4.172,51
Barraganetal	16.202,56	300,30	.....	41,25	102,80	16.646,91
Bucay	4.484,52	1.066,25	.....	33,06	51,60	5.635,43
Naranjapata	1.372,64	23,10	.....	.....	8,90	1.404,64
Huigra	495,70	1.096,10	49,00	156,33	84,20	1.881,33
Chancharán	1.523,59	188,75	.....	39,09	116,50	1.867,93
Sibambe	132,66	2.233,40	.....	81,55	15,60	2.463,21
Alausí	5.034,75	1.843,35	4,00	397,43	196,40	7.475,95
Tixán	1.858,84	185,75	.....	26,46	13,50	2.084,55
Palмира	2.084,32	64,25	.....	64,77	53,10	2.266,44
Guamote	6.212,55	333,05	6,00	67,31	40,40	6.659,31
Cajabamba	2.058,65	654,50	.....	11,88	25,00	2.750,03
Riobamba	35.670,57	15.607,25	572,35	1.104,57	1.544,95	54.499,09
Luisa	5,42	18,60	.....	.....	4,70	28,72
Urbina .....	.....	.....	.....	.....	1,60	1,60
Mocha	3.368,96	40,85	.....	44,42	21,00	3.475,23
Cevallos	4.158,08	265,50	.....	81,51	17,70	4.522,79
Ambato	35.459,39	2.398,85	61,25	745,32	970,30	39.635,61
Cunchibamba	230,36	81,85	.....	5,90	26,30	353,41
Salcedo	5.969,39	164,30	.....	28,31	90,15	6.252,15
Latacunga	10.439,06	970,20	.....	84,24	297,70	11.791,20
Lasso	5.653,95	187,15	.....	13,92	188,00	6.043,02
Cotopaxi	34,30	27,50	.....	.....	1,20	63,00
Machachi	2.796,59	109,15	.....	9,10	10,90	2.925,74
Alóag	986,54	75,35	.....	1,10	22,50	1.085,49
Tambillo	452,41	117,40	.....	7,48	2,40	579,69
Chimbacalle	20.679,39	6.000,25	207,90	2.611,45	12,90	29.511,89
Quito .....	.....	1.041,25	207,50	.....	1.193,15	2.441,90
Compañía Quito-Elías	1.968,65	.....	.....	103,21	.....	2.071,86
Extraña Sbbe.-Cca.	66,28	.....	.....	124,52	.....	190,80
Trenes Especiales .....	.....	7.390,00	.....	.....	.....	7.390,00
Conductores .....	.....	4.882,60	.....	1.515,56	.....	6.398,16
Libros kilométricos .....	.....	1.616,85	.....	.....	.....	1.616,85
TOTAL	345.122,99	71.202,35	1.956,65	14.161,42	7.118,10	439.561,51

MANUEL A. JARRIN G.

AUDITOR.

ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A MAYO 31 DE 1933

ACTIVO	PASIVO
FONDOS DISPONIBLES	ADEUDADO AL PUBLICO
Caja..... \$ 116,987.31	En Cuenta Corriente..... \$ 603,351.31
Depósitos en el Banco Central..... 540,944.12	Depósitos a la Vista..... 22,200.22
Depósitos en otros Bancos del País..... 132.38	Depósitos a Plazo (más de 30 días)..... 288,396.40
Depósitos en Bancos del Exterior..... 16,273.28 \$ 832,337.09	Depósitos a Plazo (menos de 30 días)..... 21,853.00
CARTERA, PRESTAMOS, ETC.	Varios Acreedores..... 425,235.69 \$ 1,667,687.33
Garantía a orden del Superintendente en el Banco Central..... \$ 95,694.77	ADEUDADO A BANCOS
Con firmas y prendarios redescontables en el Banco Central..... 684,998.36	A Bancos del País..... \$ 393,256.68
Miembros y prendajos no redescontables..... 126,384.24	A Bancos y Corresponsales Extranjeros..... 12,762.40
Aranques en Cuentas Corrientes..... 501,692.88	Redescuentos en el Banco Central..... 284,490.71
Préstamos sin cédulas..... 444,134.73	Redescuentos en otros Bancos del País..... 77,220.56 \$ 843,330.35
Otros Préstamos (varios deudores, intereses por cobrar, gastos judiciales recuperables, etc.)..... 698,678.23 \$ 2,428,933.71	OTRAS CUENTAS DEL PASIVO
INVERSIONES	Intereses Percebidos y no Cobrados..... \$ 6,943.23
Bonos, etc. del Gobierno y otras Entidades..... \$ 16.00	Aceptaciones (por Central)..... 253,400.00 \$ 260,343.23
Otros Bonos y Acciones..... 71,354.72	ADEUDADO A ACCIONISTAS
Cédulas de otros Bancos..... 65,527.12	Capital Pagado..... \$ 570,000.00
Acciones Banco Central - Clase A..... 26,957.58	Fondo de Reserva..... 160,000.00
Mobiliario..... 57,983.30 \$ 390,854.74	Reservas Adicionales..... 23,300.00 \$ 753,300.00
OTRAS CUENTAS DEL ACTIVO	OTRAS CUENTAS DEL HABER
Aceptaciones de este Banco..... \$ 255,000.00	Intereses, Comisiones, Cambios, Arrendamientos, etc., etc..... \$ 2,354.83
OTRAS CUENTAS DEL DEBE	
Gastos de Administración, Impresos, Arrendos, Impuestos, etc., etc..... \$ 81,536.53	
	\$ 3,750,302.19
	\$ 3,750,302.19
CUENTAS DE ORDEN	
Valores en Cobranza..... \$ 867,504.12	Depósitos de Valores en Cobranza..... \$ 867,504.12
" " Custodia..... 631,300.00	" " " Custodia..... 631,300.00
" " Garantía..... 400,000.00	" " " Garantía..... 400,000.00
\$ 1,898,804.12	\$ 1,898,804.12

A. F. Hidalgo.
Contador.

Rafael Almeida Borrja.
Gerente.

