

EL
FERROCARRIL TRASANDINO

CARTAS DEL

GRAL. DON ELOY ALFARO



Imp. de "EL TIEMPO"—Quito Guayaquil

1903



HISTORIA

DEL FERROCARRIL DEL SUR



Siquiera por el interés del asunto, no pocos nos agradecerán la reproducción de las siguientes páginas. Ellas son, digamos, la verídica historia de nuestro Ferrocarril trasandino; pero tan natural é ingenuamente narrada que no puede menos de seducir á un ánimo desapasionado, convenciéndole de cuanto asevera, por aquel sello de verdad centelleante en cada línea.

En el Informe especial del Ministro de Obras Públicas, sobre el mismo asunto, también aparece la propia historia; pero la aparatosa, la oficial, la destinada á *producir efecto político*, por supuesto, y en donde, por consiguiente, la verdad y la justicia brillan por su absoluta ausencia. Con las cartas del General don Eloy Alfaro brota una concaurora sobre ese caos, y poniéndolo todo en su verdadero punto de vista, los enigmas desaparecen, y tan distinto y revestido de claridad queda lo confuso que á los ciegos solamente les será ya lícito no distinguir cada uno de los puntos que tan trastornados nos traían.

Cuántas contrariedades y obstáculos para la iniciación de la obra; cuántas y qué irreductibles dificultades en su origen mismo; y qué serios é inmi-

II

nentes peligros de que en su propia cuna quedase en proyecto. Esta vida íntima, digámoslo así, de la obra, ni sospechada por la inmensa mayoría de la Nación y tan distinta de la que se ostenta en el párrafo oficial que la empequeñece, es lo que más resalta de las páginas á que nos referimos, y de allí el interés que nos inspiran. Tesón efficacísimo en los opositoristas para ahogar la grande obra en su curso; revolución violenta y formidable para aniquilarla; descrédito consiguiente y naturalísimo en los E. E. U. U. y en Europa, cosa de reducir á la impotencia á la Compañía empresaria; y por fin, una naturaleza feroz que, con toda clase de fenómenos, se opone, como indignada por la audacia de los yankees, á dar paso á ese monstruo de la civilización llamado Ferrocarril ¿cosas no fueron para hacer desmayar al más valiente y desalentar por completo el ánimo más esforzado?

El dilema, era, pues, ó vencer en toda la línea, ó resuelto el contrato mostrar al Partido Liberal en incurable impotencia, proclamando á la par la *imposibilidad* de un Ferrocarril para el Ecuador. Ante tales dilemas hombres como don Eloy Alfaro no vacilan: y he allí explicada toda su conducta, una vez convencido de la necesidad del apoyo eficaz y decidido por parte de la Nación, ya que á la Compañía por sí sola, dados tamaños contratiempos, le era en extremo difícil coronar su empresa.

Y dicha sea la verdad ¿quién, sin abnegación heroica, habría asumido sobre sí toda responsabilidad, unicamente por dotar al Ecuador de lo que, dígase lo que se quiera, será timbre de nuestro Partido y fuente segura, en no lejano día, de riqueza y engrandecimiento para la Patria? Continúe desde luego la grito furibunda de los obcecados; pero de vez en cuando resuene también el acento de la verdad para quienes la buscan y apetecen rectitud en sus fallos.

(Entresacado de "El Tiempo" de Quito).

HISTORIA del FERROCARRIL

Cartas del Señor General Don Eloy Alfaro.

Guayaquil, Agosto 20 de 1903.

Señor don Abelardo Moncayo.

Quito.

Estimado correligionario y amigo:

Las tenebrosas evoluciones que en 1898 pusieron en juego nuestros enemigos, con pretexto del contrato del Ferrocarril Trasadino, tuvieron por objeto hacer fracasar, hasta á viva fuerza, la Obra monumental, cuya realización debía, lógicamente, consolidar en el Poder al Partido que la realizaba.

Ahora, en este maremágnum de pasiones menguadas contra la Administración anterior, hacía falta el concurso oficial declarado, y ya lo tienen, aguijoneados por el buen deseo de empañar el prestigio que la opinión pública, en su mayoría, nos ha discernido con motivo de la fiesta inaugural en Guamote de la estación ferroviaria.

Las pasiones bastardas, envueltas en los harapos de la envidia y de la codicia, están ya unidas contra nosotros y hacen lujo de *revancha* particularmente contra mí, por considerárseme el principal responsable de la Obra.

De bulto se nota que esos adversarios de encrucijada, están procurando manchar la reputación de los Liberales connotados, que han sido notoriamente consecuentes con la transformación

política proclamada en Junio de 1895, con el fin de imposibilitarlos en las filas honradas del radicalismo doctrinario.

En el presente caso, consiste nuestro delito en haber contribuído eficazmente á la realización del Ferrocarril en la parte que se consideraba impracticable, especialmente por la carencia de capital necesario y en una época en que el crédito nacional en el exterior, había sido completamente aniquilado por alguna de las Administraciones pasadas; descrédito que, por desgracia, amenaza repetirse nuevamente por obra y gracia del actual gobernante.

Después de haberse vencido dificultades, casi insuperables, se encuentra ya el Ferrocarril en Guamote; y sin embargo persisten muchos de nuestros adversarios políticos en la ingrata tarea de arruinar la grande Empresa, ó por lo menos, desacreditarla y entorpecer su desarrollo, para desvirtuar la gloria que su feliz ejecución va reportando al Gobierno que tuvo la honra de presidir.

Es de pública notoriedad que la Compañía ha reclamado 250 Bonos ferrocarrileros, en pago de trabajos ejecutados en la línea, y que se los han negado fundados en que todavía no está completamente perfeccionada la sección entre Chucos y Guamote.

Mirando por los intereses patrios ¿qué le correspondía hacer á cualquier gobernante que anhelase el progreso del Ecuador? Mandar entregar inmediatamente los Bonos reclamados, para que los trabajos de la obra sigan adelante con la mayor actividad. Es lo que impone la conveniencia nacional.

El desembolso aludido, está garantizado con el valor de la misma obra, que le cuesta á la Compañía mayor suma que la presupuestada.

De esta manera he resuelto incidentes análogos con beneficio recíproco; y gracias á este proceder, de verdad sabida y buena fé guardada, tenemos la Locomotora en la antiplanicie de los Andes, llevando vida industrial y riquezas á sus moradores.

En la actualidad, en vez de ayudar honradamente á la Compañía, no sólo se le ha negado el apoyo solicitado, sino que se ha formado escándalo por medio de la prensa, para desacreditarla y postrarla; y en seguida hacer responsable á mi Administración, de las consecuencias que necesariamente tienen que producir perjuicios al país y á los Empresarios. ¡Todo hecho en nombre de un celo fementido!

Siempre tuve por norma hacer lo que honradamente he visto que le convenía á la Nación. Con los graves contratiempos repetidos que ha sufrido el contratista señor Harman, lo malo no está en hacer adelantos honradamente justificados y que están garantizados con los mismos materiales adquiridos; lo malo, lo reprochable habría consistido en hacer tales anticipos mediante paga, es decir, por efecto del soborno. Esto sí lo califico de infame, sea cual fuere el rodeo como se realice. Este es el punto que tenemos que dilucidar ante la Nación.

Anhelo porque el Congreso se proponga esclarecer la realidad de las cosas, y entonces podrá el país apreciar el cúmulo de iniquidad que entraña las intrigas sistemáticas de algunos de mis obcecados detractores.

Estoy sólo, inerme, sin más escudo que la tranquilidad de mi conciencia; mientras que mis enemigos políticos disponen del Poder y de los recursos de la depravación, en todo sentido.

Así se explica el empeño que tienen en hacerme aparecer ostensible como accionista venal de la Compañía del Ferrocarril, teniendo los calumniadores principales la convicción de que soy incapaz de haber cometido peculado de ninguna especie y de que no he sido ni soy accionista ni por un solo peso. De haber tenido convencimiento de mi culpabilidad, al instante me habrían acusado judicialmente y me habrían hundido, siquiera para disipar la sombra amenazante que hace visibles mis servicios á la causa de la regeneración política y social del Ecuador.

La única oferta que con el decoro debido, y como una comisión conocida y corriente en otros países, me ofreció el señor Harman, la renuncié desde el primer momento en beneficio de la Nación; con lo cual creí entonces y creo ahora, haber cumplido simplemente con mi deber y nada más.

Para mejor ilación, le recordaré detalles que Ud. conoce:

Como se lo he dicho ya, el costo de la vía férrea entre Chimbo y Guamote, ha excedido de una enorme suma á lo presupuestado; y asegúrase que la Compañía ha perdido más de dos millones de dollars en la sección indicada, aun sin tomar en cuenta la depreciación de los Bonos. Sin embargo, con el Tren en Guamote, considero salvada á la Empresa.

Después de las terribles contrariedades que ocasionó la oposición revolucionaria de la mayoría del Congreso de 1898, la Compañía estuvo nuevamente al borde del abismo, cuando las lluvias torrenciales produjeran inmensos derrumbes, que destruyeron los terraplenes de manera irreparable, en la ruta de Chimbo á Sibambe. No fué tanto la pérdida de ocho meses de trabajos esforzados que costaron á la Compañía más de un millón de sucres, en dinero sonante, sino que no quedaba otro camino conveniente para ascender á la cordillera.

La vía llamada Kelly, que entiendo seguía la línea trazada por los Ingenieros de García Moreno, era más baja que el trazo elegido por los Ingenieros de Harman, precisamente para ponerse á cubierto de los derrumbes que habían arruinado á la Empresa anterior; pero su previsión no los salvó del cataclismo sobrevenido; con la diferencia de que la Compañía de Kelly, contaba con recursos limitados y con ellos, por efecto de los aluviones irresistibles, quedaron enterradas las esperanzas del país en esa época.

Quedaba expedita la línea del Ingeniero Muller, cuyo estudio importó más de 200 mil sucres. Trazada por las cumbres de la cordillera, la ponía á cubierto de ser destruída por los derrumbes; pero su costo estaba calculado en 7 millones de libras esterlinas, presupuesto que hacía imposible su adopción al nuevo contratista señor Harman, que había contratado el precio de la obra en la mitad de aquella cifra.

Esta espantosa contrariedad significaba nada menos que la caída del Gobierno, el descrédito de la Compañía y el triunfo de nuestros enemigos. Felizmente don Archer Harman es de alma

bien templada y no se desalentó. Por mi parte redoblé los esfuerzos necesarios á mi alcance.

El reputado Ingeniero Muller, en su informe (página 28) de Julio de 1898, relativo al ascenso del Ferrocarril á la cordillera, lo considera: "talvez el más difícil del mundo"; juicio que había formado después de haber permanecido tres años estudiando esa localidad y levantando los planos respectivos. Esta opinión es de persona autorizada é imparcial, y da la medida de mis esfuerzos posteriores para arrollar obstáculos.

Antes de proseguir adelante en estos ligeros apuntamientos, considero necesario, en obsequio de la mayor claridad, hacer otras reminiscencias de las principales contrariedades que sobrevinieron antes de implantarse seriamente los trabajos y que explican satisfactoriamente la conducta observada por mi Gobierno.

Desde luego, nunca he contado con el aplauso de enemigos obcecados, que frecuentemente me acusan de haber violado la Ley, sin fijarse en que si la he violado, ha sido para salvarlos repetidas veces del patíbulo, á que estaban condenados por los traidores que con gente mercenaria invadían el suelo de la Patria.

Aprobado que fué por la libérrima Convención Nacional el contrato ferrocarrilero de Junio de 1897, y llenados los requisitos secundarios de ley, partió el señor Archer Harman para Nueva York, en donde, gracias á sus propios recursos y buenas relaciones, organizó inmediatamente la "Guayaquil and Quito Railway Company", con el capital necesario para llevar el Tren desde las orillas del Guayas á las faldas del Pichincha, á la brevedad posible.

En ese estado, recibieron los Accionistas un informe privado de Londres, manifestando que "el Gobierno del Ecuador había repudiado su deuda externa y que nadie aceptaba sus Bonos, ni darían un centavo por el crédito y buena fé de dicho Gobierno."

Juzgando la Compañía que mientras existieran los Bonos depreciados aludidos, no tendrían cotización en la Bolsa los Bonos ferrocarrileros, resolvieron, de motu proprio, recoger nuestro papel desacreditado, creyendo conseguirlo por una bicoca y levantar así el crédito del Ecuador, hasta en beneficio de ellos. Con este objeto salió de Nueva York el señor Harman para Londres: consiguió comprar una parte de los Bonos á tipos bajos; pero viendo los Tenedores de nuestro papel, que había comprador fuerte, elevaron extraordinariamente sus cotizaciones é hicieron impracticable la operación para la Compañía. Entonces don Archer se dirigió al Consejo de Tenedores de Bonos ecuatorianos en Londres y á mi Gobierno, dando por resultado que la Compañía adquirió, mediante garantía Bancaria por el saldo deudor, la propiedad de los títulos de esa Deuda, cuya historia no es el del caso referir en esta carta. Hago mención del incidente sólo porque fué una de las muchas dificultades que se obviaron en esa época, y que si no se hubieran arreglado habría dado al traste con nuestra obra ferroviaria.

Los Accionistas contrataron con una de las más poderosas casas constructoras de ferrocarriles de los Estados Unidos, denominada "The Drake and Stratton Company." la construcción de nues-

tra línea férrea, que debía estar terminada antes del primero de Enero de 1902. En la Memoria del Ministro de Obras Públicas de 1898 está inserta la respectiva escritura sobre este contrato.

Inmediatamente la Compañía mandó al Ecuador un respetable cuerpo de Ingenieros dirigidos por el Coronel Shunk de reputación continental, quienes, sin pérdida de tiempo, emprendieron el estudio de la línea y su localización.

La Compañía hacía gastos ingentes para el cumplimiento de su contrato sin haber solicitado del Gobierno auxilio pecuniario de ninguna forma.

El arreglo de la Deuda inglesa demandó fuerte desembolso y además crédito Bancario considerable para la garantía otorgada. Todo ponía de manifiesto la buena situación de la Compañía y la seguridad de que disponía de cuantiosos recursos para llevar el Tren á Quito, antes del primero de Setiembre de 1901, como me lo había ofrecido el Director de la Empresa.

A pesar de la tempestuosa situación política por la que atravesaba la República, los trabajos preliminares marchaban perfectamente bien, cuando tuvo lugar la instalación del Congreso ordinario de 1898.

La mayoría de los señores Legisladores se componía de enemigos del Gobierno que yo tenía la honra de representar, y sin embargo propalaban que iban á derribarlo. En esa época, todavía estaba en minoría el Partido Liberal en las provincias interioranas; y además los facciosos contaban con las promesas de expediciones auxiliares preparadas ya en las fronteras Norte y Sur de la República, las que, en efecto, y á su tiempo nos invadieron.

Los Congresistas conspiradores tomaron por bandera anular el contrato ferrocarrilero, que era sagrado para la Nación respetar, y se entregaron á la tarea de difamar á mi Gobierno. Yo les retribuí las ofensas gratuitas, colmandolos de amplias garantías personales. Dabales mayor prestigio á los reaccionarios la persuasión general de que mi Gobierno no podría resistir la avalancha revolucionaria, que estaba apoyada, á banderas desplegadas, por los Congresistas y las poderosas invasiones que se organizaban públicamente allende el Carchi y el Macara.

La Cámara de Diputados inició la cruzada, atropellando hasta las nociones más elementales de equidad: resolvió anular un contrato bilateral sin oír razones del Poder Ejecutivo ni de la Compañía Empresaria.

Entonces dirigí el 15 de Setiembre un Mensaje al Senado, manifestando lo inconsulto y temerario de esa resolución, que ignominiosamente venía á destruir la fé pública y el crédito nacional; pero no hubo remedio: la Cámara colegisladora aprobó, con ligeras modificaciones, el proyecto; y en consecuencia, expidióse el Decreto que prohibía al Poder Ejecutivo el cumplimiento del contrato de Junio de 1897 con el señor Archer Harman. Esto motivó el Mensaje de 27 de Setiembre que dirigí al Congreso.

En esos días llegó dicho señor Harman á Quito, y renunciando á entablar un reclamo diplomático en vista de la rectitud de mi proceder, prefirió ver si era posible que los Legisladores opositonistas entraran en razón: se entendió con una comisión del Con-

greso, y contando con que yo respetaba y hacía cumplir los pactos de la Nación aceptó las modificaciones que motivaron el contrato adicional de Noviembre de 1898, el que fué sancionado por el Congreso con pequeña mayoría, debido á lo indeclinable de la justicia y á la ausencia de los corifeos que habían abandonado sus curules para atender al movimiento revolucionario que estaba preparado y que al fin estalló, terminando esa sangrienta aventura conservadora en los campos del Chimborazo y en los de la Florida acá del Macará.

Pero no adelantemos los sucesos.

Cuando estaba empeñado el señor Harman en las discusiones de las reformas del contrato con la Comisión del Congreso, me decía, con alteza de miras, que bien conocía que con la venta de una de las islas de Galápagos tendría suficiente para resarcirse de sus perjuicios; pero rechazaba semejante idea, porque su proyecto era obtener utilidad honrada, mediante su trabajo y haciendo un beneficio al Ecuador al mismo tiempo. Conducta noble, que yo supe corresponder de igual manera apoyándolo después en todo lo razonable y conveniente á ambas partes contratantes.

Por esos mismos días, circulaba la especie, atribuída á los conservadores, de que era preferible regalar á Harman uno ó dos millones de sucres, con tal de conseguir desbaratar el *monstruoso* Contrato.

Para atender al servicio público, tuve que salir de Quito el 16 de Noviembre, en dirección a Guayaquil. En el tránsito y en las alturas de Pangor, encontré una brigada de Ingenieros de Harman que terminaba el estudio del camino de Pallatanga. En Marzo de 1899, de regreso á la Capital, encontré en Tambillo otra sección de Ingenieros que se ocupaba en trazar la línea férrea. La actividad que desplegaba esa gente, era asombrosa.

En conversación, me manifestó repetidas veces el señor Harman, que aceptaba las reformas que el Congreso le imponía, para demostrar la solvencia y honorabilidad de la Compañía que había formado y como un acto de deferencia á mi persona, basado en la rectitud de mi Gobierno, la que había tenido ocasión de palpar.

Expresaba la seguridad de llevar el ferrocarril á Quito, antes que terminara el período de mi Administración. Respecto de peones, contábamos con hacer venir algunos miles de esa gente esforzada de Pasto, mediante buenos salarios.

Al finalizar el mes de Noviembre de 1898, se embarcó don Archer en Guayaquil para Nueva York, llevando á sus socios las innovaciones del contrato de 1897, que tantos trastornos iba á causarnos.

Por el cable sabían los accionistas la controversia suscitada en Quito, y al informarles don Archer de todo lo ocurrido, no podían explicarse cómo un Congreso anulaba un contrato concedido honradamente por una Asamblea Constituyente, prescindiendo en lo absoluto de la otra parte interesada. Surgió, en consecuencia, una absoluta desconfianza, y temiendo que el Congreso subsiguiente repudiara hasta lo aprobado en 1898, se desorganizó la Compañía, negándose á invertir sus capitales en un país en

donde se realizaban semejantes anomalías.

Espantado "The Drake and Stratton Company" del escándalo parlamentario, se apresuró á rescindir su contrato.

Uno de los accionistas más interesados en la Empresa, la firma de los señores Dent, Palmer y Compañía, sucursal de la casa millonaria de la misma razón social de Londres, exigió á don Archer el reembolso de la fuerte cantidad que ya había erogado, llamándose á engaño. El señor Harman demandó explicación terminante del caso, y resultó que nuestro Cónsul en Nueva York, se había acercado á la mencionada firma, y les había manifestado que el personal de mi Gobierno se componía de una partida de ladrones; que era imposible que nos sostuviéramos en el Poder; que el país se preparaba en masa á levantarse y, en fin, que era segura nuestra inmediata caída.

Recuerdo la contrariedad que revelaba Ud. en su semblante, cuando me refería el incidente que acabo de relatar, y que contó primero á Ud. el señor Harman, por haber ido Ud. á recibirlo en mi nombre al volver á Quito.

En la conversación que sobre el asunto tuvo conmigo don Archer, me refirió, entre otros pormenores, que el dicho Cónsul le había manifestado á Palmer y Compañía, que el costo del Ferrocarril valía mucho más del valor convenido y que reservara su capital para contratar con el nuevo Gobierno, el cual aumentaría el precio estipulado.

Demás decir, que el señor Valverde fué separado del Consulado que desempeñaba.

Recordará Ud. que uno de los muchos inconvenientes que se presentaron al señor Harman para organizar la Compañía, fué el informe oficioso que de buena fé hicieron circular en Nueva York, casas respetables, sobre que la construcción del Ferrocarril demandaba un gasto de 25 á 30 millones de dollars, efectivos. Aludían al presupuesto del Ingeniero Muller.

Pero volvamos á tomar el hilo de lo principal. Dejamos á don Archer en explicaciones con Palmer y Compañía. Desgraciadamente, á la vuelta de pocos días, el cable trasmitió la noticia al Exterior de que había estallado en el Ecuador una revolución formidable, y seguidamente que Quito había caído en poder de los facciosos, noticias que vinieron á confirmar, en lo principal, los informes que nuestro Cónsul comunicara á Dent, Palmer y Compañía.

Las noticias alarmantes que trasmitían por el cable nuestros enemigos desde Buenaventura, Paita y otros lugares, contrariaban á don Archer, alejándole accionistas. Recuerdo que me telegrafió inquiriendo noticias, y al recibir mi contestación en que le aseguraba que mi Gobierno triunfaría indefectiblemente en la contienda, procedió á reembolsar á los accionistas adversos y á reconstituír el capital necesario, que consiguió de manera condicional, como reservándose apreciar la conducta correcta de mi Gobierno y el progreso de los trabajos.

En vista de este dato, procuré acumular en poder del Fideicomisario, en Londres, la mayor cantidad que estuvo á mi alcance mandar y que fué cuantiosa, atenta la lucha armada que nos cir-

pendaba y que permanentemente demandaba gastos extraordinarios improporrogables.

Fué de tanta gravedad para la Compañía el trastorno, que juzgué de mi deber dar cuenta de ello al Congreso de 1899, con las siguientes palabras: "El contrato adicional para la construcción del Ferrocarril Trasandino, dió en tierra con todos los arreglos financieros que el señor Archer Harman había llevado á cabo, para dar exacto cumplimiento á lo estipulado en el primitivo contrato. Aparte de esto, las intrigas políticas opusieron á los Contratistas una serie de obstáculos casi insuperables; y, sólo después de mucho trabajo, la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, se ha puesto en estado de cumplir sus obligaciones." Véase mi Mensaje inaugural de 14 de Agosto del año citado, página 26.

El mayor inconveniente que por entonces se presentaba para la realización de la magna Obra, era la absoluta desconfianza que inspiraba en el exterior la validez de nuestros compromisos. Restablecido el crédito, estábamos salvados.

Así se explican las remesas que hacíamos constantemente al Fideicomisario, sin necesidad aparente. En el transcurso de Enero á Julio de 1901, tuvo el Gobierno en poder de los señores Glyn, Mills Courrie y Compañía más de millón y medio de sucres con lo cual quedó asegurada, en lo humanamente posible, la confianza de nuestros acreedores de Ultramar para lo futuro.

El señor Harman consiguió el capital preciso para llevar el tren á la antiplanicie de los Andes; y una vez el Ferrocarril en Alausí, tenía la Compañía ofertas de banqueros respetables, que tomarían parte en la Empresa, facilitando la cantidad necesaria, para concluir la vía férrea hasta Quito, con la prespectiva de extenderla á Ibarra, después de construído un ramal á Cuenca.

En los documentos anexos al informe que presentó Ud. al Congreso de 1899, se ponen de manifiesto otros pormenores que dan idea de las dificultades que se habían atravesado.

De común acuerdo depositaron los contratistas en la casa bancaria de Robarts Lubbock y Compañía, 295.000 libras esterlinas en Bonos de la Deuda Externa, representando el medió millón de dollars como garantía del cumplimiento de su compromiso.

La Compañía se había reorganizado satisfactoriamente, y se hacían todos los arreglos del caso para terminar la obra antes de cuatro años. Principiaron á llegar al Guayas cargamentos de materiales que fueron aumentando considerablemente á medida que se ensanchaban los trabajos.

Los Ingenieros optaron por la vía de Chimbo á Sibambe: en Julio se iniciaron las labores con el mayor número posible de braceros, y se adelantaba rápidamente, cuando en Febrero ó Marzo de 1900, sobrevinieron inmensos aluviones que destruyeron gran parte de los terraplenes y que demostraron la impracticabilidad de esa línea.

ya, que nos quedamos sin ruta practicable conocida. Me imagino el desaliento que entraría entre los accionistas.

Felizmente el señor Harman con el Ingeniero Davis, reconocieron inmediatamente las márgenes del río Chanchán y lo encontraron accesible.

La línea era más corta; pero su ascenso más violento, y por tanto, su explotación tiene que ser más costosa. Como no había otra línea conveniente que elegir, tuve que aceptarla sin vacilar.

Cuando el señor Harman se presentó en Quito, á solicitar del Congreso el aumento de gradiente de cuatro á cinco y medio por ciento, señalaba únicamente once millas. Yo le dije: doble Ud. en su solicitud el número de millas, para que tenga más seguridad en el ascenso de la cordillera. Tal ha sido mi manera de proceder: facilitar la realización de Obra tan necesaria al país en todo lo que honradamente estuvo á mi alcance hacer.

Debido á mi indicación, don Archer agregó siete millas más, y en consecuencia, en vista de mi Mensaje de 10 de Octubre, concedió el Congreso aumento de gradiente sobre 18 millas detalladas en el Decreto de 1900, con la obligación de convertir la vía férrea en vía ancha, y la de que el tren entrara á Riobamba y Ambato, prescindiendo de ramales.

Con las *sahidurías* puestas en juego después de nuestra Administración, en la época del fracaso de los trabajos á Sibambe, estoy seguro que el tren no habría pasado todavía de Chimbo.

Una de las violaciones flagrantes del contrato, que tanto se nos reprocha, es la autorización que yo dí, para que usaran los durmientes de pino, de los mismos que se emplean en los ferrocarriles de los Estados Unidos, á reserva de cambiarlos más adelante por los de madera incorruptible del país.

La Compañía me informó que había celebrado en el país muchos contratos por durmientes incorruptibles; pero que los iban entregando con tanta lentitud, que se verían obligados á limitar sus labores por falta de durmientes hasta para los trenes de trabajo que tenían que conducir empleados y materiales á lo largo de los terraplenes. He aquí el motivo de esta concesión.

Impartí entonces la autorización para el uso temporal de durmientes de pino, con el objeto de facilitar el más rápido progreso de la Obra, y con la condición de irlos cambiando á medida que lo requiera la seguridad del tráfico. Nadie más interesado en la solidez de la vía que los mismos empresarios, puesto que para que la explotación les sea más provechosa, necesitan mantener permanentemente en buen estado toda la línea.

En definitiva, con el uso transitorio de los durmientes de pino, la Compañía ha tenido aumento de gastos considerables, únicamente por adelantar la Obra, en la esfera á su alcance, y á la vez inspirarnos más confianza.

Me propuso el señor Harman se le permitiera traer algunos miles de braceros asiáticos para abreviar los trabajos en la región ardiente de la costa. Como existe impedimento legal para tal concesión, le observé trajera peones de las Antillas; y así lo hicieron, importando más de cuatro mil jornaleros de Jamaica y algunos centenares de Puerto Rico. Con sinceridad recíproca, se

allanaban así, fácilmente, todos los inconvenientes que se presentaban.

También fué contrariedad notable la imposibilidad que se presentó para conseguir algunos miles de braceros de Pasto y del Valle del Cauca, que la Compañía procuró contratar.

La inesperada alza progresiva del precio del acero, causó considerable desequilibrio en los presupuestos de la Compañía. Por consiguiente, aumentó el costo de rieles, locomotoras y demás enseres de ineludible aplicación en la construcción de caminos ferroviarios.

Recuerde usted que otros empresarios nos propusieron construir la aduana de Guayaquil por menos de cien mil libras esterlinas, y que, por haber demorado un año más la resolución, á fin de que el Congreso interviniera directamente en el contrato, hubo que aceptar la oferta de £ 121.000, recargo debido únicamente al alza imprevista del precio del hierro. Esta obra se encuentra paralizada, no por culpa de la casa contratista, sino por resabios del mandatario. Cuando no prevalece la sinceridad, la operación más sencilla se convierte en embrollo interminable.

El fracaso de los trabajos por la línea de Sibambe, impidió que la locomotora coronara la antiplanicie de la cordillera al terminar el año de 1900. Esa misma contrariedad infundió desconfianza en los accionistas y debilitó el crédito de la Compañía.

Para complemento de males en cierto pasaje del camino, á la altura de 700 á 800 metros sobre el nivel del mar, unos parásitos casi imperceptibles, se desprendían con el viento de los arbustos en que se crían, produciendo en la gente una especie de sarna seguida de fiebre maligna. Esta enfermedad postró á la primera brigada de jornaleros, que acampó en esa región. Me asustó semejante novedad, que me hizo recordar la *verruga*, que, en un lugar del camino de la Oroya había diezclado á los obreros. Acordamos con el señor Harman, guardar absoluto secreto acerca de la existencia de esta plaga hasta destruir el germen. Al efecto, contrató la Compañía con determinadas personas, advertidas de la ardua labor que tenían que hacer, para la extirpación de esos arbustos «ciagos en los contornos del trayecto peligroso. Hecho eso con felicidad, se reanudaron los trabajos.

También la peste de las viruelas invadió los campamentos, pero fué combatida con presteza por los yankees. En una de tantas de mis excursiones por la línea, pernocté en Pistichí, en donde me informaron que en la mañana se habían desbandado 800 peones indios. Sucedió que éstos habían descubierto en las inmediaciones un lazareto de jamaicanos variolosos; y asustados, anochecieron y no amanecieron, renunciando el estipendio de un sucre al día, que les pagaban, cuando en las haciendas su salario era de una peseta. Las incomodidades y los tropiezos no escaseaban.

Al fin los trabajos en vasta escala, con material abundante, se habían regularizado. Únicamente la sección de albañilería, por la infinidad de puentes en construcción, ya sobre ríos, ya sobre abismos, impedía el rápido progreso de la línea férrea. El estado

de la Empresa no podía ser más satisfactorio. Por el porte que el señor Harman había observado en las repetidas peripecias que habían sobrevenido, mi confianza en su honradez, inteligencia y energía era absoluta.

Sin embargo, cuando recordaba que el gran empresario don Enrique Meiggs, contando con capital propio y con el apoyo del Gobierno del Perú en la época de su apogeo, había fracasado y arruinándose en los trabajos del Ferrocarril de la Oroya, similar del nuestro, no dejaba de contrariarme; en previsión de cualquier eventualidad, me fijaba en la conveniencia de facilitar la aglomeración de materiales en el país, para continuar nosotros los trabajos con los recursos á nuestro alcance. Al presentarse este caso, estaba resuelto encargar al señor Vicepresidente el ejercicio del Poder Ejecutivo, y personalmente constituírme en sobrestante de la Obra. Yo estaba penetrado de su extraordinaria conveniencia para el país, y era imposible que la dejara de la mano. Felizmente la Compañía prosiguió, relativamente bien, en sus labores.

La propaganda procaz de nuestros enemigos era la de que no teníamos el propósito de llevar el Tren á la antiplanicie de los Andes, que era excesivamente cara, y que sólo servía de pretexto para especulaciones ilícitas; sin duda juzgando por lo que había pasado durante la administración de nuestros calumniadores.

El Ferrocarril ha trepado la cordillera, y en cuanto á lo caro de la obra, hablan sus detractores en fuerza de sus mezquinas pasiones. ¿Cuál de ellos es competente para apreciar científicamente el costo de ella?

Pueden formar comparaciones con Obras análogas, y hasta hoy, no se han atrevido á hacerlo.

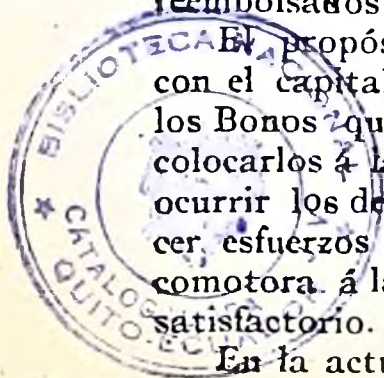
Tienen el Ferrocarril de Valparaíso á Santiago; de Mollendo á Arequipa, y su continuación á Puno; del Callao á la Oroya; de Puerto Limón á San José de Costa Rica; de la Guayra á Caracas, y de esta capital á Valencia. Pero no, señor, la gracia está en calumniarnos á todo trance.

Nosotros hemos organizado la Empresa del Ferrocarril Trasandino, cuando el Ecuador no contaba con capital ni crédito, y hemos obviado obstáculos en el transcurso de un período de guerra permanente.

Nuestro Ferrocarril Trasandino recorre 300 millas poco más ó menos y fué contratado en 17.532,000 pesos oro americano, en esta forma: 12.282,000 dollars representados en Bonos garantizados por el Gobierno, y 5.250 000 dollars denominados Stock preferido, suma que erogan los Accionistas á condición de ser reembolsados con los productos del mismo Ferrocarril.

El propósito del señor Harman fué construir el Ferrocarril con el capital suscrito por los Accionistas y guardar en cartera los Bonos que recibiera en pago, hasta obtener la seguridad de colocarlos á la par. Probablemente habría sucedido así, al no ocurrir los desbarajustes que he apuntado. Hubo, pues, que hacer esfuerzos sobrehumanos para asegurar el ascenso de la locomotora á la cordillera, y felizmente lo efectuamos con resultado satisfactorio.

En la actualidad, por manejos que me abstengo de calificar



ahora, los 9.271,035 dollars en Bonos entregados, no valen cinco millones de pesos oro. La pérdida recae sobre los Tenedores de Bonos emitidos, cuya depreciación afecta al buen nombre del Gobierno.

No hago mención de los 4.032,933 dollars en Bonos de Stock preferido, entregados también, porque no tienen valor ninguno para la Nación, mientras los rendimientos del tráfico no produzcan lo necesario para el servicio de intereses al tenor del artículo 10^o del contrato adicional de Noviembre de 1898.

Al continuar semejante depreciación, los tres millones que aun le restan por recibir á la Compañía, apenas le representan la mitad de su valor; y agregados á esto los dos millones de pesos oro, en dinero sonante, que en exceso de gastos ha sufrido en la sección de Chimbo á Guamote, se convierte en insensatez la hostilidad que se ha puesto en juego.

Pero no hay que ser pesimista. La pérdida que están sufriendo los accionistas, la juzgo transitoria, porque con el Tren en Guamote, mediante buen servicio público y el apoyo razonable, que sin duda prestará el Congreso á la Compañía, se conseguirá establecer la confianza, y la cotización de los Bonos subirá hasta recobrar su valor íntegro, cual le corresponde, al terminarse la obra sin más tropiezos.

En mi concepto, las Cámaras Legislativas deben disponer ahora, por conveniencia nacional, lo mismo que yo disponía en circunstancias análogas, pero más difíciles: ayudar en lo indispensable á la Compañía, para que á la brevedad posible llegue la Locomotora á Riobamba. Por supuesto todo garantizado en alguna manera, pero con entera seguridad, cual lo hacía yo, para asegurar el éxito de la Empresa. Y á propósito, se ha dicho mucho que mi Gobierno hacía anticipos á descubierto. Con la sencilla narración que va en seguida de la cuenta de Bonos, desvaneceré ese cargo infundado. Entiendo que mi sucesor en el Poder, ha hecho también avances á la Compañía, pero falta cerciorarse si ha procedido con la misma abnegación que nosotros.

Nuestras entregas en Bonos principiaron en Diciembre de 1898, y hasta 1899, el total ascendió á 583,790 dollars. Esto era únicamente lo que estaba comprobado, pues para esa época la Compañía había desembolsado el duplo en oro sellado, en la organización de la Sociedad, instalación de numeroso personal técnico, adquisición de cuantiosos materiales y reparaciones de la sección de Durán á Chimbo.

En 1899 se pagaron también un millón de dollars en Bonos, presupuesto del estudio de la línea y planos levantados por un cuerpo de Ingenieros de competencia notoria, en cuya labor se ocuparon más de un año. Según informes que he adquirido posteriormente, la Compañía gastó en ese estudio, 700 mil pesos oro. Obtuvieran buena utilidad, puesto nuestro papel á la par; pero al cotizarlo al tipo actual de los bonos, la pérdida resalta en guarismo considerable.

Después de inspeccionar la extensa línea de los trabajos en ejecución y de cerciorarme con mi propia vista de los materiales que habían acumulados, se entregó en el transcurso de 1900, de conformi-

dad con los respectivos contratos, la suma de 2.723,000 dollars en los bonos correspondientes. Cualquiera persona imparcial que observaba el abundante material acumulado, los trabajos realizados y los millares de obreros repartidos en muchas leguas de extensión tenía que convenir en que todo aquello valía muchos millones; y yo agregaré, que todo eso representaba inmensamente más que el valor de los Bonos entregados, y ponía en evidencia la responsabilidad de los contratistas. Con hechos se comprobaba la situación brillante de la Compañía. Ya que los contratiempos inesperados me privaban de la satisfacción de ver el Ferrocarril en Quito antes de terminar mi Administración, hacía todo esfuerzo por dejarlo en Ambato ó al menos en Riobamba.

Pero sigamos con nuestra cuenta.

De Enero á Marzo de 1901 se entregaron 1.619,194 dollars en Bonos. De la fuerte partida correspondiente á Marzo, no recuerdo bien los detalles, pero recuerdo perfectamente que impartí la orden, y el Ministro de Obras Públicas ó el de Hacienda, me hizo observaciones; á las que repliqué recomendándole cerciorarse, si la operación era estrictamente honrada y necesaria, con lo cual terminó el incidente.

He pedido á usted copia de los oficios pertinentes al asunto y aún no ha podido mandármelos. En vista de ellos, me será fácil recordar otros pormenores.

También he ocurrido al Mayor Harman por explicación y me ha informado que obtuvo se le entregaran en Bonos los 847,968 dollars referidos, de acuerdo con el contrato adicional de 1898 en su artículo 3º que tiene relación con las cláusulas quinta y sexta del Convenio matriz de 1897, en virtud de haberse estado importando materiales correspondientes á grandes contratos celebrados por la Compañía con fabricantes respetables, entre cuyos artículos figuraban 19 mil toneladas de rieles, en vista de los comprobantes que nos presentaron. Pero que de los materiales en referencia, dejaron de importar como seis mil toneladas de rieles para evitar tenerlos en depósito en Durán ó Bucay donde se habrían deteriorado, y que los traerían cuando los necesitaran para su colocación inmediata en la línea férrea.

Apreciando razonablemente esa partida, todo quedaría reducido á rebajar el valor de los rieles restantes, y cobrarlo del presupuesto de otra quincena.

Mas esta reducción, si justa, juzgada al rigor del contrato, no sería equitativa, sino una mezquindad, si se considera la honradez con que la Compañía ha cumplido sus compromisos, haciendo hasta sacrificios por culpas ajenas.

Si á pesar de esto, se trata de tinterilladas y de explotar el filón de la mala fé, entonces el único culpable sería yo, en castigo de mis esfuerzos por haber asegurado los medios, para que siquiera llegase el Tren á Guamote, ya que no ha sido posible que en el presente año estuviera en la capital de la República.

Si el alboroto oficial que han formado en Julio próximo pasado, lo hubieran hecho cuando el Tren se encontraba solamente en Huigra, entonces se habrían perdido todos los terraplenes trabajados hasta Guamote, y deteriorado los durmientes, rieles, puen-

tes y demás materiales acumulados á lo largo del camino. La pérdida real habría ascendido á algunos millones de pesos; y el responsable de tamaña calamidad, por obra y gracia de la perversidad humana, tenía que ser yo, sin más culpabilidad verdadera que ser víctima de las intrigas de los ingratos y felones.

Congratulémonos, pues: del mal el menor. Bien comprendo que nuestra línea ferroviaria ha estado en riesgo de seguir el mismo rumbo que los caminos de Quito á Chone y de Ibarra al Pai-lón, que dejamos casi al terminar, y que están en la actualidad abandonados.

Pero me voy olvidando de lo esencial del cargo que se nos hace: haber hecho anticipos á descubierto.

No hay tal cosa para un criterio sensato é imparcial. Me constaba que el valor de los abundantes materiales importados por los Empresarios y el de los gastos diarios exigidos por los miles de empleados permanentes, ascendían á mayor cifra que la entregada por nosotros; con la diferencia que lo erogado por la Compañía era dinero sellado y lo nuestro papel, cuyo valor estaba pendiente de nuestro buen proceder.

Además al ocurrir alguna catástrofe, estábamos respaldados por el valor de medio millón de dollars en Bonos de la Deuda Externa, depositados en la casa Bancaria de los señores Robarts, Lubok y Compañía. Mercantilmente hablando, estábamos á cubierto, puesto que existían especies en diferentes formas que garantizaban plenamente todas nuestras entregas de Bonos á la Compañía, cuando lo exigía el progreso regular de la Empresa.

También olvidaba hablar de las secciones de material rodante, transportes, *ferri-boat*, muelles y estación en Guayaquil, que deben ser de mejores condiciones que los que tenemos en servicio. Se nos puede culpar de no haber exigido su construcción en la capacidad requerida en el Contrato. Pero las mismas razones expuestas antes, militan en favor de los pagos en Bonos, que se hicieron por cuenta de las secciones mencionadas. El servicio que tiene establecido la Compañía entre Guayaquil y Durán, satisface las necesidades del momento, y mientras no se subsanen las dificultades presentes, no hay equidad en mostrarse exigente, por ahora al menos. Y más cuando la Compañía está comprometida á atender al servicio necesario sin que nada le cueste á la Nación.

Los datos numéricos que dejo apuntados, los he extractado del informe presentado al Congreso de 1901, por el ex-Ministro Gagliardo. Y débese advertir que lo que parece excesivamente pagado por dichos anexos, era atendiendo á lo que en realidad se necesitaba para gastos de construcción.

En los meses subsiguientes, hasta Agosto de 1901, se hicieron otros pagos á la Compañía, en Bonos, que ascendieron á 1,244,709 dollars. De esta cantidad, la mayor parte, si mal no recuerdo, pertenecía al depósito que el Gobierno retenía por la diferencia de gradientes. Era dinero que la Compañía había gastado en sus labores; y persuadido de que lo necesitaba para invertirlo inmediatamente en la misma obra, resolví le fuera entregado, mediante pignoración de los presupuestos subsiguientes, para asegurar en todo evento los intereses del Fisco.

Por esa época mandó usted al Ingeniero oficial, don Gualberto Pérez, á inspeccionar la línea férrea: el informe que éste pasó á usted, y que veo inserto en la Memoria presentada al Congreso de 1901, manifiesta que "puede asegurar, con evidencia, que el Ferrocarril llegará á Guamote á fines del año en curso."

En efecto, en presencia del esfuerzo que hacían algunos miles de obreros no cabía duda, de que para aquella fecha el Tren estaría por lo menos en el punto indicado, ya que no era posible en Riobamba; pero á cada paso, no parecía sino que las dificultades se redoblaban. Me contrariaba sobre manera el atraso, y no me quejaba de ello, por más que el apoyo que había prestado mi Gobierno tenía por base dejar el Tren al otro lado del Chimborazo: mis repetidas excursiones á la línea, me hacían palpar los inconvenientes gigantescos que á diario había que vencer.

Vengo á notar ahora, que en las partidas pagadas en 1900, figuran equivocadamente incluídos los 750 mil dollars, precio de la sección férrea de Durán á Chimbo, que no fueron entregados á la Compañía por trabajos ejecutados, sino por cuenta del arreglo de la Deuda Externa. De los 7.170,693 dollars en Bonos, que forma el total erogado por mi Gobierno hay que rebajar los 750,000 indicados, con cuyo operación quedan reducidos á 6.420,693 dollars todo lo consignado de cuenta del contrato ferrocarrilero por la Administración nuestra.

Los últimos datos numéricos los he deducido de la Memoria del Ministro de Hacienda, señor Game, presentada al Congreso de 1902.

Superadas las espantosas dificultades opuestas por la naturaleza y por las pasiones humanas, con el ascenso de la Locomotora á la cordillera, han optado nuestros enemigos por asegurar en todos los tonos, con el objeto de calumniarnos, que el Ferrocarril se está haciendo con dineros de la Nación, porque se han entregado ya cuatro millones de sucres, y lo trabajado, dizque, no vale más de tres millones.

Aparentan suponer que las remesas que hace el Gobierno á Londres, van directamente á la Caja de la Compañía, y que con este dinero se atiende á los gastos de construcción.

Por los respectivos contratos que se han publicado con oportunidad, saben nuestros malévolos adversarios, que dichas remesas van á poder de los señores Glyn, Mills, Courrie y Compañía, destinadas exclusivamente al servicio de amortización é intereses sobre los bonos devengados; y que dichos señores como Fideicomisarios, abonan con religiosidad, únicamente, á los tenedores de Bonos, la cuota que les corresponde, por consiguiente, no pueden entregar, ni entregan un sólo centavo á la Compañía, á título de constructora de la vía férrea.

Les bastaría á nuestros gratuitos detractores, acercarse al Banco Comercial y Agrícola y tomar datos de la importancia de la cuenta de Letras sobre Nueva York y Londres, que les ha vendido la Compañía, y sabrán que ascienden á millones de sucres, y que todas fueron aceptadas y pagadas.

La circulación gradual de este dinero, contribuyó en mucho á minorar los efectos de la crisis que nos agobiaba, por efecto de la

situación de guerra permanente que atravesaba el país.

Recuerdo que sorprendido el Banco por las gruesas cantidades que mensualmente giraba la Compañía, encontrándome en Guayaquil, se me presentó alarmado uno de los Gerentes á comunicármelo, y á pedirme una garantía, porque se trataba de una obra en cierto modo fiscal, ó que, de lo contrario, señalaría límite al monto de las letras que tomaría el Banco cada mes.

Tuve la satisfacción de obviar ese nuevo inconveniente, prestando el Gobierno una garantía por £ 40,000 esterlinas á favor del Banco.

Después la Compañía resolvió importar oro sellado, y al saberlo el Banco, se interesó para que no lo hiciera, por necesitar las letras ferrocarrileras en sus operaciones.

También con el Banco del Ecuador efectuó la Compañía algunas operaciones de manera satisfactoria; pero con el otro Banco fueron las negociaciones principales, por gestiones del lamentado doctor don Ignacio C. Roca.

No me ha sido posible conseguir datos de los caudales invertidos en la vía férrea durante las administraciones de los señores Camaño, Flores y Cordero, sean del Fisco ó de particulares; pero entiendo que pasan de cinco millones de sucres, incluyendo nueve millones de francos feriados, con cuya operación destruyeron el resto del crédito del Ecuador en Ultramar; y después de nueve años de bullangas, construyeron únicamente el trayecto plano de Durán á Yaguachi, y dejándonos en definitiva, toda la línea en estado ruinoso. La renta de sal de nueve años formó parte de lo sacrificado en esa época. Entonces, los ingresos no alcanzaban á cubrir los gastos de explotación.

A los cinco millones mencionados agréguese lo que importaron las secciones ejecutadas por los Gobiernos de García Moreno y de Veintemilla, cuyo monto no puedo precisar, pero que realmente fueron invertidos en la obra, y se comprenderá que pasó de ocho millones el costo de la línea de Durán á Chimbo.

Aquellos ocho millones, por las diferencias de cambios, quizá representan más de cinco millones de pesos oro, dinero sellado; mientras que lo erogado por mi Gobierno han sido seis millones *en papel*, de valor contingente, pero con la línea hasta muy cerca de Alausí y además los anexos correspondientes.

Las administraciones anteriores dispusieron de veinte años de paz, que les permitía hacer todo con economía; en tanto que nosotros sólo dispusimos de cuatro años tempestuosos, siempre con el rifle al hombro.

Además, la topografía del terreno no admite ni comparación: lo realizado por los Gobiernos pasados en veinte años, ha sido en trayecto plano, tan plano como la superficie de un salón, mientras que nosotros, en cuatro años, hemos hecho trepar la Locomotora á las alturas coronadas por las nubes.

Desde luego, el honor de esa hazaña, en lo material, pertenece á los inteligentes Ingenieros americanos, guiados por el esforzado señor Harman.

Otro de los cargos tremendos contra nosotros, es de que hemos legado al país el servicio de una deuda que forzosamente tiene que

arruinarlo, aludiendo á los Bonos ferrocarrileros; carecemos, se dice, de rentas para solventarla; y que, por consiguiente, se ha puesto en peligro hasta la autonomía nacional.

No por satisfacer á enemigos contumaces, sino á las personas imparciales que no han estudiado los dos contratos relativos al Ferrocarril Trasandino, voy á ocuparme en desvanecer esos cargos insensatos.

Ninguna de las naciones del Continente de Colón, ha perdido su autonomía ni ha peligrado parte alguna de su territorio, por deudas. Voy á citar algunos casos notorios.

La República de Honduras levantó en Londres un empréstito por más de £ 5.000,900 esterlinas para hacer un ferrocarril interoceánico, garantizando con parte de su territorio. Se principiaron los trabajos, pero desgraciadamente el capital se evaporó en manos de los Directores del negociado; quebró la Compañía, y como no se realizó la obra, los perjudicados fueron los accionistas que habían erogado su dinero, sin que sufra en lo menor la integridad del territorio hondureño.

El Gobierno del General Guardia en Costa Rica, levantó también un empréstito considerable en Londres, para un ferrocarril interoceánico: fracasó la empresa y los Tenedores de Bonos de ese empréstito fueron únicamente los perjudicados.

El Perú, en la época de su apogeo, obtuvo grandes empréstitos con hipoteca de los yacimientos de guano en las islas de Chincha, destinados precisamente para obras ferroviarias, que en gran parte se realizaron y á las cuales debe en mucho su resurrección actual. Sobrevínole un cataclismo internacional: se arruinó, arrastrando en su caída á sus acreedores, sin que á éstos les valiera ser súbditos de la Gran Bretaña.

En la Argentina, debido á buenas administraciones, progresó el país extraordinariamente, y consiguieron en Europa todo el dinero que necesitaron para cruzar su país de ferrocarriles. Todo marchaba bien, hasta que se presentó el Gobierno especulador del señor Juárez Celman: brotó la desconfianza, se vino abajo el crédito y arrebató en su caída á la casa archimillonaria de Baring Brothers de Londres. El Gobierno inglés nada reclamó, no obstante las pérdidas inmensas que sufrieron los comerciantes londinenses.

Mediante honradas administraciones, las naciones mencionadas han conseguido restablecer su crédito, como lo conseguimos nosotros durante nuestro período, con la diferencia de que la deuda externa que recibimos nosotros en herencia, por el delito de haberla solventado honestamente, sirve de pretexto á nuestros enemigos para llenarnos de contumelias, como si fuéramos los autores del legado.

Volviendo al servicio de Bonos ferrocarrileros, creo que habiendo honradez en la administración pública no hay peligro de fallar teniendo ya el servicio de trenes hasta Guamote.

Nuestra deuda ferrocarrilera de servicio obligatorio, asciende á doce millones doscientos ochenta y dos mil dollars, con el 6 % de interés y uno de amortización.

Según la cuenta de los señores Glyn, Mills, Courrie y Compañía

ña, inserta en el informe del Ministro de Hacienda y presentada al Congreso del presente año, se había amortizado ya £ 105.116 esterlinas. Están, pues, retirados de la circulación más de 500 bonos de un mil dollars cada uno.

Debido á la lentitud que llevan los trabajos después de nuestra separación del Poder, el servicio mayor de intereses no pasará de la suma de dos millones en Bonos. El interés de seis por ciento anual en esta cantidad será de 660.000 dollars.

El servicio del primer semestre del año en curso ha sido solamente sobre 9,271,035 dollars, que señalan 324,486 pesos de réditos, pagados con el auxilio de la cuenta de elementos bélicos.

En el supuesto que se entreguen á la Compañía los 250 Bonos que ha reclamado, alcanzará á 9.521,035 dollars la suma que devengará el servicio en Diciembre próximo: 285,631 por intereses y 61,410 por amortización, hacen 347,041 pesos oro, digamos £ 70,000, que habrá que atender dentro de un trimestre.

Las rentas destinadas al servicio del contrato ferrocarrilero pasan de 600,000 sucres anuales. Por supuesto, no tomo en consideración el contrabando, que causa más daño al Fisco y al comercio honrado que la peste bubónica, y que puede desquiciar mi cálculo. Corresponden, pues, al semestre en curso £ 30.000 por ingresos fiscales.

Con el manoteo que han dado á los ingresos para elementos bélicos, probable es que hayan quedado libres las quincenas de Mayo y Junio y que sean imputables al presente semestre. Esto importaría cien mil sucres de refuerzos.

Los ingresos del tráfico del Ferrocarril, deducidos gastos de explotación, están destinados al servicio de Bonos: ignoro lo que en la actualidad sea razonable disponer en consideración á los gastos extraordinarios y otras causales del momento.

He oído decir al Mayor Harman, que el tráfico en el mes de Julio produjo cincuenta y siete mil sucres, si mal no recuerdo, que no es poco, si se considera que era primer mes de servicio público. Trenes de pasajeros y de carga, hacen tres viajes redondos á la semana. Natural es suponer que regularizado ese tráfico pasará su rendimiento de sesenta mil sucres.

En valores eventuales hay, pues, una cifra que poco más ó menos rivaliza con las £ 30.000 anotadas. En el supuesto de que sea indispensable prescindir de ella, todo el descubierto quedaría reducido á cuarenta mil libras esterlinas, compromiso de fácil solución para cualquier gobernante que se preocupe del buen crédito fiscal.

Restablecida la confianza por los accionistas, pueden ayudar y ayudan por su propia conveniencia, aquellos que son millonarios. Recuerde Ud. que en los primeros meses de 1901, la Compañía nos prestó, sin interés, la respetable cantidad de trescientos cuarenta mil dollars en letras, que fueron remitidas al Fideicomisario; valor que fuimos pagando con los ingresos respectivos de aduana, que no concluimos de pagar en Agosto de 1901, y que, por lo tanto, legamos un saldo que cubrió la nueva Administración. Este préstamo comprueba que nosotros dejamos á la Compañía en estado próspero.

En definitiva, el saldo de las cuarenta mil libras esterlinas en referencia, es asunto de poca monta, que el Congreso arreglará fácilmente.

Pasaremos á ocuparnos del año entrante de 1904, que reclama atención inmediata. El servicio alcanzará, á lo sumo, á diez millones de los mentados Bonos. Le corresponden por intereses 600,000 pesos oro, y 122,820 amortización, que en conjunto serán menos de £ 150,000 esterlinas; siendo lo más probable que la erogación sea, poco más ó menos, igual á la del presente año.

Establecido el tráfico diario de trenes entre Durán y Guamote, no hay razón para dudar de que los rendimientos pasarán de cien mil sucres al mes.

De este ingreso podrán retirarse, á lo menos, cinco mil libras esterlinas, en el año.

Los ingresos fiscales excederán de seiscientos mil sucres en el año; se contarán, pues, sobre sesenta mil libras esterlinas, que, unidas á la cifra anterior, hacen ciento veinte mil libras esterlinas. Queda un déficit mayor de treinta mil libras esterlinas que solventar, para poner el crédito del país á cubierto de eventualidades.

Creo firmemente que con tarifas razonables de fletes sobre las producciones nacionales, como lo están haciendo ya, los rendimientos del Ferrocarril en el año próximo excederán de ciento cincuenta mil sucres mensuales, de los que quedarán unas diez mil libras esterlinas disponibles para atender á los Bonos. Serán ciento veinte mil libras esterlinas al año, que sumadas á las sesenta mil libras esterlinas de los ingresos fiscales, constituirán ciento ochenta mil libras esterlinas, cantidad suficiente para hacer el servicio de dos millones: esta cifra será probablemente el máximo de nuestra deuda ferrocarrilera en circulación.

Contando con que el Ferrocarril estaría en Quito en cuatro años de trabajos activos, yo esperaba que tendríamos que hacer el servicio sobre diez y siete millones, de conformidad con el contrato de Junio de 1897.

Entre otras combinaciones, recordará usted que yo tenía el proyecto de levantar un empréstito en Londres, destinado exclusivamente al servicio de los Bonos ferrocarrileros en los diez primeros años. Era base sólida la cuota de 20 % de los derechos de importación para asegurar el servicio del nuevo empréstito y conseguirlo sin demora. Comunicué mi propósito al señor Harman y me contestó que podíamos contar con el apoyo de la Compañía, en la confianza de que conseguiríamos el empréstito indicado, en el momento que fuere menester. No hubo necesidad, porque para el servicio de los siete millones entregados por nosotros á la Compañía, por cuenta del Ferrocarril y arreglo de la Deuda Externa, tuvimos dinero sobrante.

En la actualidad dudo que se pueda realizar tal operación, con la que conseguiría la Compañía restablecer en el Exterior la confianza monetaria, y los Bonos se valorizarían á la par.

El Gobierno actual con su tejemaneje insidioso ha labrado su propio descrédito. Ha sido notorio que unas veces ha difamado á la Compañía cuando le ha sido dable, y en seguida le ha hecho abonos. Aun más, he oído hablar de cablegramas oficiales dirigidos á

Londres, que han causado muchos perjuicios á la Compañía en sus finanzas. Semejante tira y afloja se presta á muy serios comentarios.

La tarifa de fletes, especialmente en lo que se relaciona con las producciones nacionales, es de inmensa trascendencia para todos. Sabiamente los ha reducido la Compañía, sin duda de acuerdo con el Gobierno, á los artículos de primera necesidad; medida que inmediatamente beneficia á los agricultores y al pueblo, teniendo la Compañía su recompensa á la vuelta de pocos meses con el aumento extraordinario del envío de cereales á la costa, que hasta ayer se ha estado introduciendo de Chile, California y Nueva York.

El flete de la patata lo han reducido á un sucre el quintal, de Guamote á Guayaquil. Por ahora es razonable ese flete, pero una vez que aumente la producción, está en los intereses de la Compañía seguir rebajando la tarifa de los cereales hasta contrarrestar las importaciones marítimas; y aun más, facilitar su exportación: esto aumentará sus ingresos con beneficios considerables para los agricultores interandinos.

Los vapores ingleses y chilenos, cobran por fletes de las patatas de Valparaíso á Guayaquil, 12,50 por tonelada, ó sean 62 y medio centavos por quintal, y los vapores alemanes treinta centavos.

Ciertamente el flete de ferrocarril es más subido que el que cobran los vapores: en todas partes del mundo existe esa diferencia.

Indudablemente está en las conveniencias de la Compañía proteger razonablemente la producción nacional, para aumentar sus ingresos, y así lo hará sin duda alguna.

Nuestros enemigos, en el prurito de ofendernos, hacen subir el valor del ferrocarril á 127.000,000 de sucres por capital é intereses en 33 años.

Saben perfectamente, por la cláusula sétima del contrato de Junio de 1897, que el Gobierno está obligado á pagar el déficit solamente "hasta seis años después de puesto el Ferrocarril en Quito."

Sin la confianza que tienen los Empresarios de que el tráfico les producirá más de lo necesario para cubrir el interés estipulado jamás habrían emprendido en obra tan ardua y laboriosa.

Con aire de triunfo manifiestan nuestros detractores, que lo que se ha construído de ferrocarril apenas vale tres millones de sucres; y que con los cuatro millones que ha remitido el Gobierno al Fideicomisario para el servicio de los Bonos, está construyendo Mr. Harman el Ferrocarril; es decir, con dinero de la Nación, y que por lo tanto, los accionistas no han erogado un solo centavo; cargo, que traspasa los límites de la mala fé, para caer en lo ridículo.

Sabios é ignorantes, buenos y malos saben que el ascenso de la Locomotora á la cordillera ha producido de por sí el beneficio de doblar el valor de las propiedades rústicas y urbanas de las provincias favorecidas por la vía férrea; y solamente esto ya vale más de cien millones de sucres.

Se necesita tener pervertida el alma para desconocer los inmensos beneficios económicos que va reportando nuestro contrato con

el señor Harman, amén de todas las ventajas que se relacionan con el orden político de la Nación.

Felizmente, los proventos que ha obtenido el país, son tan palpables, que ya ha convencido y convertido á muchos adversarios del contrato ferrocarrilero que de buená fé estaban engañados; y creo que con exacto conocimiento de los hechos quedará reducido el número de los impugnadores, menos el círculo de aquellos contumaces que buscan únicamente satisfacer odios personales y desahogos de interés partidarista.

Hasta el Clero que se mostraba rehacio, temiendo se les arrebatara sus propiedades, suponiendo que tendríamos necesidad de echar mano de sus bienes rústicos para solventar los compromisos contraídos con la magna Obra, ha cesado en su actitud hostil. Ya uno de los prelados más ilustrados y patriotas del Continente, el Ilustrísimo señor doctor González Suárez, ha dirigido su autorizada palabra de felicitación al Gobierno, por el arribo de la Locomotora á Guamote.

Las contrariedades fortuitas que ha sufrido la Empresa demandan apoyo de la representación nacional en la medida que prudentemente lo exija la conveniencia del país.

En mi concepto se debe cancelar la garantía del medio millón de dollars que tiene rendida la Compañía, y entregárselos á condición de hacer llegar en plazo perentorio el tren á Riobamba.

Estando el Ferrocarril en Riobamba, adelantarle en Bonos la cantidad presupuestada para la sección á Ambato, y seguidamente la de Latacunga, que será lo más que pueda trabajar hasta la instalación del Congreso de 1904. Debemos contentarnos con que para entonces se encuentre la Locomotora saludando la cuna del egregio Juan Montalvo.

Una nueva hipoteca sobre la parte construída será suficiente para garantía. Peligro no hay en ello, puesto que nadie puede llevarse á otra parte la vía férrea existente.

Forzoso se hace ayudar honradamente á los Empresarios, que bien lo merecen, como recompensa á sus esfuerzos; así lo demanda la conveniencia del país.

Una comisión respetable del Congreso, asistida por ingenieros de conocida competencia y probidad, debería recorrer la línea, y cerciorada de su solidez hasta Chucos, como se me asegura que lo está, recibirla; fijar plazo perentorio para consolidar el tramo á Guamote, y empujar inmediatamente á la Compañía adelante en sus labores.

Hay que tener presente que sin el apoyo honrado que dió mi Gobierno, por conveniencia nacional, á la Empresa, el Ferrocarril no habría pasado todavía de Chimbo. Si entonces hubo riesgo en hacerlo, ahora no lo hay.

Por mi parte estoy contento de nuestra labor, porque nos hemos sobrepuesto á una época de contrariedades apenas imaginables.

Deseo que los datos apuntados le sean de alguna utilidad en el Congreso, y tengo placer en repetirme de usted, afectísimo compatriota y amigo.

Eloy Alfaro.

Guayaquil, Setiembre 20 de 1903.

Señor don Abelardo Moncayo.

Quito.

Mi querido amigo

Mi carta de veinte de Agosto, contiene en la página cuarta el siguiente párrafo:

"La única oferta que con el decoro debido y como una comisión conocida y corriente en otros países, me ofreció el señor Harman, la renuncié desde el primer momento en beneficio de la Nación; con lo cual creí entonces y creo ahora haber cumplido con mi deber y nada más."

Pensando en que la curiosidad ó el interés público puede dar margen á que soliciten de usted explicación del incidente aludido en el párrafo que antecede, voy á permitirle consignar en esta carta los pormenores pertinentes, por sí, con el transcurso del tiempo, lo recordare usted en globo solamente.

Sabe usted que mi primera intención fué recomendar á una comisión de ciudadanos connotados que se entendieran con el señor Archer Harman y que arreglaran el contrato respectivo. Pero palpando que los caballeros designados rehuyan afrontar francamente la operación, resolví discutir personalmente las condiciones principales de la obra con el señor Harman.

En aquel tiempo estaban frescos los manejos vituperables que habían ocurrido en el último decenio en los asuntos del Ferrocarril, y se comprende perfectamente que nadie quería intervenir ni asumir responsabilidad, ni moral, en cualquier nuevo arreglo.

Las bases acordadas fueron: precio de la obra 17.532,000 pesos oro americano, representados por 12.282,000 en Bonos fiscales, y 5.250,000 en Bonos emitidos por la Compañía, cuyo valor tenían que erogar los accionistas, á condición de ser reembolsados con ingresos del ferrocarril, por cuya circunstancia se les denominaba *Stok preferido*.

Se convino en que los 750 mil dollars, precio de la sección construída entre Durán y Chimbo, se nos pagaría en oro sellado; pero después, recapacitando en la necesidad de infundir confianza efectiva al Empresario, impuse la condición de que la cantidad citada la recibiríamos en Bonos de los principales y que los dejaríamos en depósito como garantía del cumplimiento de nuestras obligaciones.

Acordámos también que la Compañía constructora administraría la línea férrea por el término de setenta y cinco años, y que, á su vencimiento, pasaría todo á ser propiedad de la Nación.

Respecto al tiempo de la concesión el señor Harman insistió con vehemencia en que los grandes contratos de la importancia del que tratábamos, era costumbre en todas partes del mundo conceder 99 años, yo insistí en quebrantar esa costumbre, y quedamos en 75 años, término de la concesión, art. 18.

Me causó profunda mortificación cuando el señor Harman me preguntó de qué manera disponíamos el *Stok común*.

Entonces me explicó don Archer, que cuando no había aclaración previa, los ingresos posteriores á la amortización del capital, era costumbre en los Estados Unidos repartíselos entre los socios que organizaban una Compañía y los personajes que intervenían en ella; que por tal título legal, me pertenecía la mitad del *Stok común*, y que, con una parte de estos Bonos, me cumplía gratificar á los amigos que más nos habían ayudado en la confección del contrato, en la proporción que lo estimara mi recto criterio.

Mi sorpresa fué grande, y francamente digo que, sin la honradez del señor Harman, habríamos perdido esa gabela, y el usufructo del Ferrocarril hasta la terminación de los 75 años habría quedado en beneficio exclusivo de la Compañía. Este es otro de los motivos que explica mi conducta como magistrado con el mencionado Empresario.

Demás decir, que después de manifestar que la Nación me pagaba para servirla, y que mi deber era hacerlo con desprendimiento, rehusé la oferta para mí y la acepté en beneficio del país.

En atención á mi rotunda negativa, me manifestó el señor Harman su deseo de que la Compañía tuviera mayoría en el *Stok común*, y que se le cediera el 51 $\%$. Como para mí era un regalo el 49 $\%$ que se nos señalaba, accedí con la mayor voluntad, y por tal razón consta en el contrato de Junio de 1897 el artículo 26, que después fué sustituido por el artículo décimo, inciso segundo del contrato adicional de Noviembre de 1898.

Este incidente para mí, unido al trato del señor Harman con todo el personal de mi Gobierno, sin encontrar uno solo que le hubiera demandado la menor gratificación por servicios, en ninguna forma, inspiraron á don Archer esa confianza ilimitada que tuvo en nuestra Administración, y lo que explica su conducta generosa con el Gobierno en 1898, y nuestro comportamiento posterior con la Compañía ferrocarrilera: hubo reciprocidad de consideraciones laudables entre las partes contratantes.

El señor Harman levantó en el exterior el abatido crédito del Ecuador, refiriendo el comportamiento nuestro, y, cuando se ponía en duda el hecho, lo comprobaba con sus libros y comprometiéndolo su capital en una empresa nacional. Así se explica los conceptos expresados en la carta del señor James Sivewright. Este caballero es el mayor accionista de la Compañía, y el apoyo que ha dado con su capital y el prestigio de su nombre ha sido muy eficaz.

El *Stok común* repartible, monta á 7.032,000 dollars. De estos corresponden al Gobierno 3.445,680 pesos por el 49 $\%$. Dicho *Stok común* tiene por objeto determinar la repartición de las cantidades del ferrocarril, después de transcurridos los 33 primeros años, es decir, á contar desde el año 34 hasta completar los 75, término de la concesión. Al regreso del señor Harman á Quito, en 1898, me comunicó que uno de los socios de la poderosa casa bancaria de Glyn, cuyo nombre mencionó, pero que no recuerdo ahora deseaba invertir dinero á largo plazo, y que le había recomendado inquirir, si mi Gobierno vendía su parte de Bonos del *Stok común*, y si lo podría conseguir al tipo de 50 á 60 $\%$.

Por ese tiempo se ocupaban los ingenieros en trazar la línea que debía llevar el Ferrocarril; y era lógico suponer que cuando estuvieran los trabajos adelantados mejorarían la oferta. Ante esta perspectiva, contesté que el Gobierno no tenía facultad para vender aquellos Bonos, pero que cuando alcanzara á llegar el Tren á Alausí, podían dirigirme propuestas al 80 % en la seguridad de que les daría buena acogida, comprometiéndome á apoyarla en Mensaje especial que dirigiría al Congreso, por ser de su exclusiva competencia resolver tal operación.

Mi intención era pagar con el producto de esa negociación, las deudas fiscales á los Bancos de Guayaquil, cuyo servicio absorbe buena parte de la renta de aduana, y el saldo destinarlo á la instrucción pública, dotando hasta á las aldeas de edificios propios para escuelas, de que aún carecen en su mayor parte.

La situación económica que viene atravesando el país desde 1884, demasiado azarosa por desgracia, habría cesado. Libres las rentas fiscales de gravámenes tan pesados, habríamos asegurado el desarrollo interno del país, de manera sólida.

Pero la mayoría de los Padres Conscriptos de 1898, con sus planes subversivos, destruyeron el naciente crédito del Ecuador, y frustraron esa transacción salvadora por entonces, transacción que, realizada más tarde por una administración honrada, servirá para salvarnos de la bancarrota legada por el aciago régimen político que sucumbió en Agosto de 1895.

Los detalles del contrato ferrocarrilero fueron arreglados sin interés de ninguna clase por don Julio Burbano Aguirre, en asocio de don N. N. á quien en esa época todavía consideraba honrado. El señor Burbano, aunque muy joven, era Gerente de la Sucursal del Banco Agrícola en Quito, y muy conocido por su competencia en asuntos económicos y probidad de carácter.

Recuerdo que en el contrato habían señalado 36 años como término preciso, para cancelar el capital con el 1 % de amortización anual, y, por tanto, se concedía á la Compañía el usufructo del Ferrocarril por el lapso de tiempo mencionado. El señor Burbano Aguirre se pensionó en rectificar el cálculo apuntado, y encontró que había un error de tres años, y en consecuencia, se fijó en 33 la duración del prebendo exclusivo de la Compañía, al rendir el tráfico dividendo mayor del 7 % afectado al servicio de los Bonos. Hago memoria de este incidente, para demostrar el asiduo interés que tomó el señor Burbano en llenar satisfactoriamente su patriótica comisión, y su modestia característica, al silenciar el imponente servicio que abnegadamente prestó á la Nación.

Afectísimo compatriota.

Eloy Alfaro.

CONCLUSIONES

Añadir una sola letra á documentos como los que acaban de leerse, siquiera sea para ponderar las dificultades vencidas en la realización del ferrocarril trasandino, á más de empañar su nitidez, ofender sería en cierto modo hasta el buen sentido del lector. Conste, sin embargo, como primera conclusión que, así como demuestran aquéllos hasta la saciedad y justifican plenamente la liberalidad y eficacia con que la Administración del General Alfaro se vió en el ineludible deber de favorecer y empujar á la Compañía empresaria en la ejecución de la obra, ellos evidencian á la par que, en dicha protección no hubo ni sombra de misterio; que á nada se procedió sin pleno conocimiento y aprobación de cuantos componían el Gobierno y aún el círculo del Jefe del Estado; y que tanto en éste como en sus colaboradores no hubo otro móvil que ascendrado patriotismo, inquebrantable convicción de la grandeza de la obra y del consiguiente beneficio para la República.

Deber ineludible, sí: un ferrocarril entre la Capital y el primero de nuestros puertos ¿era una necesidad imperiosa, inaplazable, urgente, si en alguna cosa práctica debía ostentar su energía transformación como la de 1895? Y dado el primer fracaso de la empresa, al comenzar sus trabajos en la sección de Chimbo á Guamote ¿de bía cruzarse de brazos el Gobierno y optar antes por la resolución del contrato que por su realización, cuando apenas se nos demandaba cooperación abnegada y en los límites de lo posible? Ante los bien entendidos intereses de la Nación, por violentas que sean las pasiones partidaristas, huelgan preguntas como las apuntadas.

Largamente hemos hablado ya en cuanto á la naturaleza de los contratos; y el punto capital ahora es saber si con la liberalidad para con la Compañía de parte de la Administración—Alfaro—liberalidad, según propia confesión, imitada y continuada por la del General Plaza—se desvirtuó la naturaleza de dichos contratos, con perjuicio siquiera de un céntimo para la Nación.

La obstinación en fingir rematada ignorancia ó en no querer entender tres de las principales bases del contrato—y quizás las más claras—es la causa única de tanta divergencia de pareceres y y de las consiguientes acusaciones, sin sombra de fundamento.

1.^o “El precio total—dice una de ellas—estipulado por el ferrocarril y sus anexos, no sufrirá alteración sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán á Quito”. ¿Cabe aquí racionalmente siquiera perplejidad? Son 200 apenas, y no 330 las millas entre los dos puntos indicados: muy bien, nos habrá salido más cara cada milla, así como más barata, si la extensión real, en vez de 330, fuese de 500; pero en uno ú otro caso el precio es uno.

2.^o Cuál este precio total? 17 532,000 dollars, de los cuales garantiza la Nación únicamente 12.282,000, supuesto que lo restante ó sea el Stok preferido, irá pagándose con el producto del mismo ferrocarril y en la forma por la ley designada. Esos 12.282.000 dollars *debían* emitirse en bonos firmados en la misma fecha; y desde ésta *debía* comenzar el servicio de amortización é intereses por toda la suma que la Nación garantiza: de esta manera únicamente resulta la extinción completa de la deuda en los 33 años que reza el contrato. Por lo mismo que la operación es exclusivamente matemática, raya su claridad en evidencia tangible. El factor esencial, por consiguiente, la razón de ser del plazo concedido es nada más que la amortización del capital; de suerte que ni por éste ni por intereses, en ningún caso, pagará la Nación un dollar más de lo estipulado. En las modificaciones del contrato primitivo se alteró esta condición, verdad, y nos obligamos á pagar el uno por ciento de amortización y el 6 de interés sólo desde la fecha en que los bonos fueran entregándose. Pero la operación en el fondo es la misma: se dilatará el plazo de los 33 años en proporción con las fechas en que se ordenen las emisiones, así como necesariamente se estrechará en caso de anticipos; pero como todo depende de la amortización del capital, ni por éste ni por los respectivos intereses, en nada se perjudica el Fisco. De aquí la aclaración de la base 7.^o del contrato de 1898.....” y se entregará dice-- al Gobierno el ferrocarril, en toda su extensión de Guayaquil á Quito, inclusive sus anexos, libre de todo gravámen y en buen estado de servicio, *siempre que hayan sido pagados todos los bonos de las acciones principales garantizados por el Gobierno.*” Luego ni los anticipos, sea cual fuere su forma, alteran en nada el resultado, supuesto que con precisión matemática, repetimos, estamos obligados al pago de los intereses únicamente hasta la amortización del capital.

3.^o Es cierto que, según una de las susodichas modificaciones, “el valor de los trabajos realizados en el ferrocarril y sus anexos se pagará mensualmente”; pero la base del avalúo no ha de ser lo que *realmente se invierte*, sino “la propor-

ción de los valores fijados á los trabajos y materiales en las cláusulas de los artículos 5° 6° del contrato de 14 de Junio de 1897". Quién lo creyera! apesar de claridad tan palmaria, éste, para algunos, es el punto tan infranqueable como el *quis vel qui* para ciertos estudiantes de latinidad. Cuéstele más ó cuéstele menos á la empresa, ésta no tiene derecho á percibir de la Nación, en bonos, sino las sumas clara y distintamente fijadas por cada sección y por cada obra complementaria del ferrocarril; y es más claro que la luz que, en *proporción* á esas sumas ya determinadas, han de ser los valores parciales, pagaderos en cada mensualidad. (Véase en la nota A el luminoso discurso del Diputado Doctor Arévalo) ¿Cuánto, por ejemplo, debía pagarse por la sección de Durán á Chimbo? 1.220,000 dollars en acciones principales. ¿Y cuánto asevera, con su firma, el Ministro de O. P; en la página XXI de su "Informe", que por dicha sección se ha pagado, comprobándolo el *mismo* después, bajo distintas formas, en las páginas 39 y 40 de sus "Anexos"? Exactamente lo mismo, 1.220.000 dollars, en las mencionadas acciones. Sí, pues, por un dollar se hubiera pagado 3. 75, como *el mismo* en otra parte lo afirma ¿no habría resultado la monstruosidad de más de cuatro millones por dicha sección?—"Pero es que *realmente lo invertido* no pasa de una bicoca"—Demos, en efecto, que no haya pasado de un dollar: ¿habríase quedado el Ministro ó le habrían dejado los empresarios con el 1.219, 999 dollars?—"Oh, *lesión enorme!*"—En hora buena; *aléguela* entonces judicialmente los *leaders ferrocarrileros* del 97; pero no griten, ante la luz meridiana, que es medianoche, si no quieren completar el círculo de los desequilibrados.

Contrato con un abogado por \$ 500 una defensa; y tan feliz éste ó tan ducho que, en cuatro líneas, da en el clavo y obtiene sentencia espléndida.—"A ver, amigo, mi honorario—Ah, no! yo pensé que cinco meses por lo menos habría Ud. de trabajar, y por esto mi oferta de \$ 500; *no ha invertido* Ud. ni cinco minutos en cuatro garabatos, la paga ha de ser en *proporción* con los cinco minutos—Ah, bolonio! y dices que no entiendes de *proporciones?*"

Nótese de paso que las páginas 39 y 40 de los citados "Anexos" desmienten otra de las necesidades echadas á volar con tanta ligereza: "que de golpe y zumbido y en una sola vez se ha pagado la suma íntegra por la sección mencionada"; y dichas páginas comprueban—así como los *Estados* que deben reposar en el Ministerio—que dichos pagos han sido mensuales, "desde Diciembre de 1893 hasta *Marzo de 1902*" I nótese además que, en esta última fecha, cuando ya Ministro el Sr. Valverde, han sido entregados los 20,000 dollars que, como garantía, dejaban los empresarios hasta rematar lo que ellos llaman *superstructura* de la vía férrea en dicha sección, donde no se efectuó el ensanche de los rieles, sino cuando empezaron á tenderlos de Bucay para acá.

A más de subsistir las mismas razones que las apuntadas, acerca de las partidas concernientes á estaciones, diques ferries,

equipo marino, etc., leamos lo que en la página 44 de las citadas dice Mr. Jhon Harman: "Includablemente los muelles y equipo marino, conforme el bosquejo de arriba, llenarán las necesidades del movimiento del ferrocarril por algunos años. Cuando el negocio del ferrocarril se aumente á tal extremo que estos muelles y el equipo marino ya no sean suficientes para aquello, equipo adicional y diques más extensos *necesariamente tendrán que ser proporcionados por la Compañía*, á fin de que ésta puede hacer al aumento del negocio; de manera que la extensión futura tanto de diques y muelles como del equipo marino, etc. necesariamente será operativo por sí y *sin gasto alguno* por parte del Gobierno del Ecuador," Dejándose los anglicanismos á un lado, pruébese que la tal condición no es ventajosa para el país. Y sin embargo, mientras en Octubre de aquel año (1900) no vino á ratificarla Mr. Archer en persona, no se procedió al arreglo, que tanto ha conmovido á los asustadizos. En *buen estado de servicio y después de 75 años* ha de ser entregado el ferrocarril á la Nación; y ésta, durante todo ese tiempo, no ha de gastar ni un centavo más, en el cambio y aumento de diques, muelles, vapores, estaciones, etc. *perjuicio monstruoso, pavoroso* para el país, eh? Si, pues, á más de condición tan ventajosa, el valor que por un objeto se emita ha de ser *proporcional con lo estipulado y no con lo realmente invertido* ¿están obligados los empresarios á cobrarlo todo á *precio de factura*?

Tocante á anticipos ó adelantos verdaderamente tales, uno apenas se verificó durante la administración del General Alfaro, después de justificada plenamente su necesidad imperiosa, por los contratos que la Compañía se vió obligada á celebrar por acero, con casas respetables de los EE. UU. Y no como quiera el tal anticipo, sino respaldado, á más de las garantías generales, anexos ya construídos, etc., con la retención de los *Estados ó Presupuestos* correspondientes á tres meses, hasta que lleguen al Ecuador los materiales contratados, (véanse de las citadas las páginas 59 y 65). Ignoramos si con cauciones idénticas se hayan verificado estos adelantos *indebidos pero justificados*, durante la administración del General Plaza. El de Diciembre de 1901—según lo confiesa el señor Valverde en la página 19 de su Informe al Congreso de 1902—fué de 400,000 dollars; de 200,000 el de Enero de 1902 por el ramal de Riobamba; y de 250,000 el de Mayo de 1903. ¿Algún perjuicio por esto, relativamente á los intereses por las sumas anticipadas? De ninguna manera, si tenemos presente lo dilucidado en la página 26 de este escrito.

"Que han *desaparecido* los depósitos" No es exacta la palabra: que debida ó indebidamente han sido *devueltos* á la Compañía, es lo que plenamente demuestra el Ministro de O. P. en la página XXI de su informe. Y cuándo esta devolución? La garantía por las reparaciones de la vía entre Durán y Chimbo, dice el mismo que ha sido entregada en *Marzo de 1902* (página VII). La diferencia entre la *extensión real* del camino de Bucay á Guamote y la calculada, no puede racionalmente considerarse como garantía; á 4.500.000 D. en bonos tiene derecho la Compañía por la mentada sección, y es claro que ni un centavo más ni un centavo menos pagará por ella el Gobierno. En la página setenta de los "Anexos" y

con fecha 15 de Enero de 1902, dice don Miguel Valverde: "pues, la pequeña diferencia notada por Ud, (de 400,000 dollars) puede hallarse asegurada con la cantidad que tiene en depósito la Compañía:" Luego, hasta la citada fecha, no "habían desaparecido los depósitos casi en su totalidad."

¿Y pues, la *atronadora* hipoteca del ferrocarril con todas sus pertenencias y en toda la extensión, de la vía etc. etc.? Bah, si parece que nada leen, y si leen que nada entienden, y si entienden que todo lo tuercen nuestros censores. Vistos el inciso 2º Artículo 2º del Contrato de 1897 y la base 5ª artículo único del modificatorio de 1898; sostiénese todavía la *ilegalidad*, la monstruosidad de la hipoteca? (Véase el discurso del Diputado Dr. Aguilar.—B)

Llegamos á la conclusión final, á la que lleva, como si dijéramos, el carácter de cosa juzgada. Sendas comisiones nombraron, como es sabido, las dos últimas Cámaras Legislativas, con el encargo exclusivo de examinar detenidamente todo lo concerniente al ferrocarril del sur, é informar sobre la materia. Sea intencionalmente ó por casualidad, entre los cinco Senadores y los cinco Diputados, para esta labor elegidos, no hubo uno á quien se le pudiese tachar de alfarismo ó de ciego partidario de la vía férrea: todo lo contrario, ni se cuidaba la mayoría de hacer gala de su hostilidad ó de su prevención al menos contra todo lo relacionado á un punto de tanta expectación y trascendencia. No olvidemos, por otra parte, un fenómeno naturalísimo en ocasiones como la que nos ocupa—el contagio moral—esa como fiebre que tan rápidamente se difunde, cuando en asuntos de tanta monta es la pasión únicamente nuestra consejera: amigos mismos y leales del General Alfaro y de la grande obra ¿no llegaron á vacilar, aturdidos con la grito desahogada, frenética contra el ferrocarril, desde Junio último?

Lanzado "además, en los días á que nos referimos, el "Informe especial del Ministro de Obras Públicas", figúrese el lector si á medida del asombro por este documento ocasionado, no habrían crecido la curiosidad y el afán con que las dos comisiones procuraron satisfacer las exigencias de las Cámaras y la ansiedad justísima del público. Sobrevino entonces, en Congreso pleno, la interpelación al citado Ministro, promovida ó con segunda intención ó por el sincero deseo de perseguir la verdad. Y quien lo creyera! fué ella, fué la tenacidad del Ministro en mantenerse en sus trece, la que directamente contribuyó á hacer luz donde todo aparecía y se removía como en inextricable caos. Con excepción, en efecto, de un pariente del obstinado en el error, de los concurrentes á dicha sesión, no salió ninguno sin haber distinguido con claridad lo que se les había presentado bajo una luz enteramente diversa; y nadie, por consiguiente, negó después su aprobación á los Informes que las dos comisiones emitieron, coincidiendo casi hasta en los términos en que los redactaron. Y en la Cámara del Senado, no fué solamente por unanimidad, sino con aplauso la aprobación.

Sobrios en extremo son, ciertamente, dichos informes; entrañan censura oculta; pero tributan implícito homenaje á la verdad y la justicia. De haber hallado los informantes vestigio de delito ó crimen, no lo habrían dejado inadvertido; de juzgar fundadas

las inculpaciones del Ministro, nada más natural y forzoso que el excitar á la respectiva autoridad á la inmediata pesquisa de lo denunciado; y á no palpar, en cuanto á los anticipos indebidos pero más que justificados por imperiosa necesidad y por la grandeza de la obra, culpa igual—si la hubo—tanto en la Administración actual como en la pasada, el silencio de los informantes, á mas de inexplicable, habría sido punible.

Y es de saberse que, cuando nombró el Senado la comisión referida, hizo el que esto escribe la moción de que también se le encargara especialmente de examinar con prolijidad si el General Alfaro ó sus colaboradores habían tenido directa ó indirectamente parte alguna ilícita en el negociado del ferrocarril, para que sobre los culpados recaiga la sanción legal en caso afirmativo. Y si bien la moción como tal fué negada, quedó subentendido que era parte esencial de la Comisión la pesquisa referida.

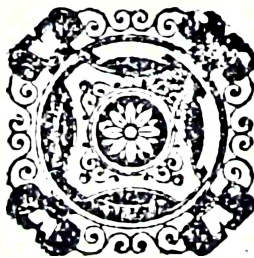
Tráiganse ahora á la memoria el fondo, la forma, los detalles, el colorido general etc. etc. del famoso Informe Ministerial que estudiamos; recuérdense el conjunto, los cálculos por mayor y menor, en partida sencilla y doble, aquel tiroteo de millones de dollars por todas partes, esas reticencias péfidas por aquí, aquellas insinuaciones dolosas por allá, esa mar en fin de atrocidades que aún á los muertos les habría espeluznado en sus tumbas. Y bien?..... para calmarse, léase en seguida lo que, al informar sobre la materia, dicen en sustancia á sus respectivas Cámaras las dos citadas Comisiones: "Como de todo el contexto del *Informe* (el Especial del Ministro de Obras Públicas) bien así como de las explicaciones que se dieron al Congreso, en su sesión plena del 21 de Setiembre, en orden á los puntos mayormente importantes de dicho Informe, aparece que todos son relativos sólo al efecto de las obligaciones resultantes del contrato sobre la construcción del ferrocarril trasandino que no á ningún otro punto de la competencia del Poder Legislativo, vuestra Comisión opina:".....pues, qué ha de opinar, si no que no solamente ahora, mas en todo tiempo, está el Ejecutivo en el deber de *asumir ante el país y ante la historia la responsabilidad* que le incumbe como el único poder de la República encargado de la administración de sus intereses, nada más que cumpliendo estrictamente—con relación al ferrocarril—las estipulaciones del Contrato; que por éste, á más de las leyes vigentes, son amplias las facultades del Gobierno para solventar cualquiera dificultad que entre las partes contratantes pudiera surgir, ora por medio del arbitraje, ora por la resolución del contrato etc; y que "*nada* por tanto ha presentado el señor Ministro Córdova que sea de la incumbencia del Poder Legislativo."

Alguien dirá que el tal Informe, antes que de los señores Carlos A. Aguirre, Julio C. Concha, Emilio M. Terán, César D. Villavicencio y Luis González Córdova, parece de Pero Grullo; pero qué queréis! íntima ha de ser la coherencia entre la respuesta y la pregunta; y como en el fondo la solicitud ministerial se reducía á lo resuelto, especialmente á lo que está en bastardilla, no hay que admirarse de que después de tanto tronar y relampaguear haya resultado.....lo que resulta siempre cuando los montes están de parto.

Y pues, "tantas idas y venidas, tantas vueitas y revueltas", ñora ardilla, para qué? Véase el contrato firmado en 18 de Noviembre de 1903 por Archer Harman, y G. S. Córdova y Lizardo García, respaldado el último honorabilísimo desde luego, dada su competencia como financista. Pero.....Nada: no es por ahora nuestro propósito estudiar la bondad ó lo oneroso de lo estipulado, ni menos investigar si se ha procedido, como lo ordenó la última Legislatura, en los límites de las prescripciones legales y de los contratos vigentes; llamamos únicamente la atención á cambio tan inesperado y súbito como el que en dicho documento se nota, 27 mil dollars por cada milla de Guamote á Quito: perfectamente bien. Pero si se *invierte realmente* toda esa suma en cada milla? Y si se gasta más! Y lo que por las estipuladas garantías debía retenerse? Y los anticipos? Y esa como artillería de montaña las formidables elucubraciones de don Carlos Borja y de Van Isschot? Pseh! lo que en julio apareció por lo incontrastable algo así como el peñón de Gibraltar, y en Setiembre algo peor que el Cotopáxi en erupción, helo ahí, de la noche á la mañana, trocado en un montoncito de *mantequilla*.

Los documentos que á continuación publicamos aclaran los puntos más controvertidos, durante esta polémica, razón por la que los hemos considerado dignos de figurar después de las dos preciosas Cartas, asunto principal de este opúsculo.

A. M.



DOCUMENTOS

A

EL DR. ARÉVALO DIJO:

Señor Presidente:

"No he pertenecido á la administración del General Álfaño, ni recaen sobre mí las responsabilidades de su Gobierno; por lo mismo, no podrá ponerse en duda mi completa imparcialidad en este asunto.

En el Congreso de 1898, tuve como Diputado la honra de presidir la Comisión del Ferrocarril, y de acordar y redactar las bases del contrato adicional; y aunque, desde entonces, no he vuelto á leer ese documento, ni el contrato de 1897, me acuerdo de los puntos principales que contienen.

Sospecho, entre tanto, que el Sr. Ministro de Obras Públicas no ha entendido ó no ha querido entender aquellos contratos; y de aquí la extraña sorpresa que acaba de manifestar, y que ya antes había manifestado en su *Informe*, de que en los trabajos y gastos de la sección del Ferrocarril, de Durán á Chimbo, represente 3 pesos oro el valor de 1.70.

Esta operación, que para el Sr. Ministro es un enigma, se comprende sin embargo fácilmente, siempre que existan voluntad y buena fe.

Según los citados contratos, el precio total del Ferrocarril se descompone: en 12.282.000, pesos oro, cuya emisión en bonos, sus intereses y amortización garantiza el Gobierno; y en 5.000.000 y más por Stok, cuyo servicio debe hacerse después de cubier-

tos el de la deuda garantizada y los gastos de explotación. Para los efectos de la emisión y el pago de intereses, una y otra cantidad se ha distribuido en secciones, determinando en cada una de ellas el precio de cada milla, de modo que estos valores parciales concuerden con el precio total de los 17.000 000 y más.

También se ha estipulado, que aquel precio total será el mismo, aunque resultare alguna diferencia en el número de millas, calculado aproximadamente, de Durán á Quito.

Partiendo de estos antecedentes, lo que importaba que se averigüe y debió averiguar el Sr. Ministro Córdova, ya que se propuso fiscalizar la Administración anterior, es lo siguiente: 1° si en la sección de Durán á Chimbo, se han hecho las reparaciones, puesto los vapores y construido los muelles y demás obras puntualizadas en el contrato; y 2°, si las emisiones de bonos y pagos de intereses y amortización concuerdan con los valores ó precios prefijados en el mismo contrato. Fuera de esto, ha sido tan estéril como malicioso el descubrimiento de que aquellos trabajos han costado menos y sin embargo ha valorizado en más y cobrado más la "Guayaquil and Quito Railway Company".

Los vapores Colón y Saranak, los muelles, reparaciones, ¿cuestan en realidad como 1.70 y figuran como 3 en los respectivos presupuestos? Sea en buena hora: así tiene que ser, puesto que tal es el precio de las millas de esa sección, que se ha estipulado en el contrato.

Ya que el Sr. Ministro ha visto sólo el ANVERSO, véase ahora (y quiero que también él vea) el reverso de este punto tan debatido.

En la sección de Chimbo á Guamote, hay millas costosísimas, como la de Chucos, la de Nariz del Diablo, las de los túneles y otras que llevan puentes de acero; valed en realidad en la proporción de 2, 3, 4 y hasta 5 por 1, con relación al precio convenido en el contrato. Según como él entiende ¿pagará el Sr. Ministro Córdova el costo real de esas millas ó únicamente el precio convencional? Si lo primero, es evidente que causará grave perjuicio á la Caja fiscal; y si lo segundo, procederá con acierto y de acuerdo con el contrato, como razonablemente debió de entenderlo, tratándose de la sección de Durán á Chimbo.

El costo menor de algunas millas está, pues, equitativamente compensado con el costo real y mayor que tienen otras. No cabe alterarse, en favor ni en contra del Estado, los precios parciales ni la suma ó cantidad total que se ha fijado en el contrato.

Luego el Gobierno del General Alfaro no ha defraudado al Erario público, pagando los valores convencionales, que el Sr. Ministro Córdova llama *excesivos* y han exitado su candorosa sorpresa; luego el Gobierno del General Plaza tampoco defraudará á la "Guayaquil and Quito Railway Company", pagándole también los valores convencionales, aún cuando el costo real fuese mucho mayor; luego el *enigma* de la *monstruosa* proporción de 1.70 por 3, existe tan sólo en la mente del Sr. Ministro de Obras Públicas.....!

Me repugna que los mismos que gozaron de empleos, sueldos y honores, bajo la protección del Gobierno de Alfaro, pretendan ahora arrojar sobre él el lodo de la difamación, terjiversando los

hechos y dando maliciosamente á los contratos del Ferrocarril una significación errónea y desacertada, acaso con el propósito de concitar recelos y causar la paralización de aquella obra, de altísima importancia para el progreso y engrandecimiento del país."

Como, en contestación al Dr. Arévalo, el Señor Ministro de Obras Públicas manifestara tenacidad en rechazar la interpretación dada á la cláusula 3ª del contrato de 1898, pintando á su modo los perjuicios que de ello redundarían para la Nación, el Diputado Señor Arévalo replicó en los siguientes términos:

Señor Presidente:

"Creo haberme explicado con la claridad suficiente; el Señor Ministro, sin embargo, encuentra todavía dificultades y enigmas, para la inteligencia del *valor proporcional*, á que se refiere la Cláusula 3ª del contrato adicional de 1898.

Aunque se ha leído ya, repetiré la lectura de dicha cláusula, que dice textualmente "La base para los avalúos, &." Esta parte final lo explica todo y de una manera satisfactoria.

Según ella, deben evaluarse mensualmente, para el pago en bonos, los trabajos realizados y los materiales ¿Cuál será la base de ese avalúo?—No es el costo real como lo he dicho antes; la base, según la parte final de dicha cláusula, es y tiene que ser el precio convencional, que corresponde á cada milla. Verbigracia, si el precio convencional de la milla A, es el de 63.000 pesos oro y los trabajos de construcción, inclusive sus materiales, se realizan en dos meses; el avalúo proporcional de cada mes, tiene que ser de 31.500 pesos.

Enteradas así racionalmente las cosas, no se llama ser un *chivo*; será *chivo*, si lo quiere, quien entienda al revez.

Es extraño que el Sr. Ministro, á quien se atribuye talento, se pierda y ahogue en una operación aritmética de simple proporcionalidad."

B

EL DR. AGUILAR:

"Sensacional está la explicación del Sr. Ministro acerca de la hipoteca del Ferrocarril otorgada por Archer Harman á favor de una compañía norte-americana; pero parece que esa sensación se ha buscado y traído acá de propósito como causa de alarma contra la Administración anterior.—Cualquiera que haya oído al Señor Ministro, creería que es él quien ha descubierto la existen-

cia de tal hipoteca, que trataban de ocultar sus autores y el Gobierno anterior..... Mas, no es así, Sr. Presidente. Apenas se ejecutó ese negocio y fue aprobado por el Ministro de Hacienda y se ordenó y llevó á cabo la inscripción correspondiente, el Señor Ministro Gagliardo, dió cuenta de él al Congreso de 1901 é insertó entre los anexos de su Memoria el texto íntegro de aquel negocio; siendo de advertir que en el Congreso á que me refiero había financistas distinguidos como los S. S. Lizardo García y Francisco Game, quienes, habiendo estudiado detenidamente aquel instrumento, no encontraron capítulo de acusación contra el Gobierno.

El asunto es demasiado complejo, demanda mucho estudio, y una fiel exposición de él, no se ha de hacer así, como quiera, en un momento de impresión; sino por escrito, con toda serenidad y calma, comparando las cláusulas de dicha hipoteca con las de los primitivos contratos sobre Ferrocarril de los que la primera depende. Ahora veo poner en práctica todo lo contrario: se han traído estudiadamente dos ó tres puntitos aislados, buscados ad-hoc para con ellos sorprender y alarmar al Congreso y á la Nación toda; y esos mismos puntitos son completamente distintos de la manera como nos lo ha presentado aquí el Sr. Dr. Córdova.—En efecto; dice el Sr. Ministro que la Compañía se ha extralimitado de sus facultades haciendo aparecer que el Gobierno del Ecuador garantiza el cumplimiento de sus obligaciones con todas las Aduanas de la República, siendo así que según el contrato de Junio de 1897 sólo responde con la de Guayaquil; agrega el Sr. Ministro que Archer Harman ha hecho constar en el contrato hipotecario que nuestra Nación asegura sus compromisos con seis millones de sucres de sus rentas de Aduana, siendo así que según el contrato de Junio de 1897, sólo ha asegurado con cuatro millones; dice, finalmente, el Sr. Ministro, que Archer Harman ha hipotecado el Ferrocarril construído y por hacerse, esto es de Durán á Quito, hipotecando así aquello que no existe —En verdad que quien por primera vez oye semejantes aseveraciones de boca de un Señor Ministro, no puede menos de quedar sorprendido de la candidez, por decir lo menos del Gobierno de Alfaro que consintió y autorizó semejante contrato hipotecario; pero vamos con calma haciendo luz sobre estos puntos.—En el contrato de Junio de 1897, leo el art. 2º que dice: “El Gobierno, por su parte, garantiza con sus *entradas de Aduana*, la suma de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano”..... Por esta cláusula se vé, pues, que el Gobierno del Ecuador no ha limitado su garantía á la Aduana de Guayaquil ú otro puerto, como lo supone el Sr. Ministro, sino que comprende todas, absolutamente todas las Aduanas de la República.—En el inciso 2º del mismo artículo se lee: “Las sumas anteriores tienen prioridad, por principal é intereses, por los períodos expresados sobre la garantía constituída en el presente contrato; *teniéndose entendido que las rentas de Aduana, actualmente, son de cuatro millones de sucres al año, etc.*” Por estas disposiciones se vé que los contratistas de Junio de 1897, al decir que las rentas de Aduana ascienden á la suma de cuatro millones de

sucres, jamás quisieron limitar á esa cantidad anual la garantía, como lo ha comprendido el Sr. Ministro, sino únicamente quisieron dejar constancia del monto de nuestras entradas aduaneras en esa época, por eso se ha usado la palabra *actualmente*; de manera que en 1899, que es la fecha de la hipoteca, bien pudieron nuestras entradas de Aduana ascender á la suma de seis millones y en ese concepto lo ha expresado el Sr. Harman al otorgar la hipoteca.—En el mismo inciso se lee: “La Compañía del Ferrocarril debidamente autorizada por el Gobierno otorgará como garantía adicional una primera hipoteca del Ferrocarril construído entre Durán y Chimbo y sobre la parte que se construya”. Por esta base se vé que la compañía bien pudo otorgar la hipoteca no sólo sobre el Ferrocarril en uso sino también sobre el que se estaba construyendo; sin que por esto pueda creerse como maliciosamente lo dice el Sr. Ministro, que el Ferrocarril está hipotecado desde Durán hasta Quito, incluyendo lo que no existe sino en proyecto.—Por lo lijeramente expuesto se vé que las cláusulas del contrato hipotecario, que tanto han alarmado al Sr. Dr. Gonzálo Córdova, están perfectamente de acuerdo con las cláusulas de los contratos sobre Ferrocarril celebrados en Junio de 1897 y Octubre de 1898; contratos defendidos y aprobados como buenos y beneficiosos para el Ecuador por los convencionales de 1897 y congresistas de 1898; esto es, por la mayoría de los liberales que hoy figuran en la política: si algo ó mucho hay de incorrecto, oneroso y amenazante para la Nación ecuatoriana en esa hipoteca, debe atribuírse, no á la forma en que se ha otorgado ese instrumento público, sino á los contratos que le han dado origen.

Habiendo manifestado que las aseveraciones del Señor Ministro respecto del contrato hipotecario son exageradas y falsas; se me ocurre preguntar, á mi vez. ¿Porqué ese grande empeño de descubrir y analizar los contratos antiguos que han pasado en autoridad de cosa juzgada, sin parar mientes absolutamente, á lo que sobre el mismo asunto del Ferrocarril está pasando en la presente?..... Yo he visto en el informe del Sr. Game, actual Ministro de Hacienda, que para pagar 55 000 libras valor de los intereses vencidos en Junio ha tenido que gastar 78 000 sucres, porque el Sr. Ministro no hizo á tiempo en la casa fideicomisaria de Londres la provisión de fondos á que según el mismo contrato está obligado, y el Sr. Ministro al venderse ese dividendo, se ha visto en el caso de hacer giros por cable que han ocasionado gastos exorbitantes y se ha visto en la necesidad de pagar respetables primas por la estrechez del tiempo.—He visto que el Sr. Game ha pedido á los S. S. Glyn Mills Courrie y Ca. los cupones vencidos antes de la entrega de las acciones, que, según la cláusula 6ª del contrato, debían haberse cortado y devuelto al Ecuador sin necesidad de pago alguno y..... y hasta ahora no se nos devuelve. La casa Glyn Mills Courrie y C^{ca} nos contenta, enviándonos en número muy reducido de cupones cancelados mediante el pago de cuatro millones de sucres que el Ecuador le ha remitido hasta aquí para el servicio de inte-

reses, siendo así que esos cupones debían haberse retirado por miles.--De los bonos que debían haberse retirado de la circulación mediante el pago que hemos hecho semestralmente del uno por ciento de amortización, apenas se nos envía 39; siendo así que, en mi concepto, debían estar amortizados algunos cientos..... Y nosotros nos quedamos muy tranquilos ante estos acontecimientos, ante estas declaraciones del mismo Sr. Ministro de Hacienda, como si poco ó nada nos importara y ponemos todo empeño en escudriñar lo pasado, lo que talvez no tiene remedio, creyendo acabar con los hombres de ayer, sin que la pasión política nos haga caer en la cuenta que esa ingrata labor es contraproducente á muchos de los personajes que son el alma del Gobierno actual."

