

ECUADOR

A large, ornate decorative scrollwork element in black ink, featuring multiple loops and flourishes that frame the central text box.

Narraciones  
Históricas

(Segundo)

ELOY ALFARO

# Historia del Ferrocarril de Guayaquil á Quito.

986.6  
A 394

A 421

## AL LECTOR

Como se verá por la carta que copio á continuación, mi padre, en su viaje a Quito, y sabiendo que era enviado a ser asesinado, dispuso que el contenido de un rollo de papeles que llevaba consigo fuese publicado. Era la Historia de ese Ferrocarril en el cual le llevaban prisionero:

"Riobamba, Febrero 20 de 1912.

Sra. Doña Colombia A. de Huerta, Guayaquil.

La permanencia de los prisioneros en el Hotel de la Estación no ofrecía seguridades y el Coronel Sierra ordenó fuesen trasladados a un departamento de la Municipalidad convenientemente escoltados. Ofrecí mi apoyo al general don Eloy; y al momento de llegar a dicho departamento, me entregó un rollo de papeles, escritos en máquina, en presencia de los demás prisioneros, y oficiales de tropa que los custodiaban. "Te encargo esto," me dijo, "que me ha tenido muy preocupado durante el viaje, por temor de que se me pierda, no de que me roben, porque felizmente estos muchachos son muy honrados." (En el tono de la voz se notó la ironía de la última frase.) "La maletita en que los he guardado a cada rato se me confunde; y en tus manos los papeles quedan seguros. Es la historia del ferrocarril." Tomé el rollo, agradeciendo la confianza del General y lo guardé cuidadosamente.

Entonces bajaron los prisioneros a almorzar a la estación; y sentados ya a la mesa, el General don Eloy Alfaro me dijo: "Esos papeles que te he dado son muy interesantes: sería lástima que se perdieran. Contienen la historia del ferrocarril. Es la vindicación del pobre Harman a quien tanto se ha calumniado. Comenzó a publicarse en "El Tiempo": pero supongo que ya no existen los manuscritos. En cuanto puedas que eso se dé a luz. Es la única copia que ha quedado.... Tal vez me de un cólico en el viaje, y quiero estar seguro de que estos documentos no desapareceran."

Con sentimientos de profundo respecto, tengo a mucha honra subscribirme de Ud. atento servidor, Q. B. S. M.

CARLOS ANDRADE."

Parece que los pueblos andinos a quienes favorece y por donde atraviesa la línea férrea, azuzados por los enemigos de mi padre, se arremolinaban al rededor del convoy que conducía a los prisioneros traicionados por la capitulación de Durán, y lanzaban sobre ellos insultos y guijarros pidiendo estruendosamente sus cabezas. Tal vez la impresión que produjera en el ánimo de mi padre esta actitud hostil, fué la que motivó la orden para esta publicación.

Es muy lógico creer que él haya deseado en esos momentos, que más tarde esos mismos pueblos, bajo mejores auspicios, se informasen de la lucha que sustuvo para hacerles gozar de ese elemento de civilización y de progreso; a fin de que imitando su ejemplo colaborasen con los hombres de buena voluntad para que la energía, la perseverancia y el trabajo sigan siendo la bandera que los guíe en las luchas que les prepara el futuro. Y que, apartándose de las inspiraciones de gentes desalmadas, procuren, por la práctica de las virtudes, devolver a la Nación el prestigio de su nombre.

En la relación del manuscrito que publicamos faltan seis o siete páginas, pues encontrándose el Coronel Carlos Andrade perseguido por los asesinos de su hermano, hasta hoy no ha sido posible la publicación del original.

---

Hay políticos que hacen las cosas y obtienen resultados. Y hay otros que nunca han intentado ni conocido labor alguna; pero que en cambio gastan su tiempo y sus energías en criticar y obstruir la labor de los primeros. Generalmente pertenecen a esta clase los que se han dedicado a criticar la obra del ferrocarril de Guayaquil a Quito. Son constructores de ferrocarriles con artículos virulentos de periódicos y discursos parlamentarios apasionados.

Compárese la labor de los otros Presidentes del Ecuador, que actuaban en las mismas circunstancias y en la misma Nación con los resultados alcanzados por mi padre. Recuérdese que casi todos los Jefes del Estado han luchado con patriótico anhelo por desarrollar una red de ferrocarriles—García Moreno, Borrero, Veintemilla, Caamaño, etc., hicieron cuánto estuvo a su alcance por llevar el ferrocarril de Guayaquil a Quito, y todos ellos fueron hombres de indiscutibles energías.

Y véanse los resultados obtenidos:

FERROCARRILES CONSTRUIDOS POR VARIOS GOBERNANTES  
DEL ECUADOR.

|  | <i>Kilómetros.</i> |
|--|--------------------|
| De Puerto Bolívar al Pasaje, vía angosta ..... | 40                 |
| De Guayaquil a Chimbo, vía angosta .....       | 70                 |
| Total .....                                    | 110                |

---

FERROCARRILES CONSTRUIDOS POR ALFARO.

|   | <i>Kilómetros.</i> |
|---|--------------------|
| De Puerto Bolívar al Pasaje (reconstruido) .....  | 40                 |
| De Guayaquil a Chimbo (reconstruido) .....        | 70                 |
| De Chimbo a Quito (americanos) .....              | 330                |
| De Bahía a Calceta (franceses), vía angosta ..... | 60                 |
| De Manta a Santa Ana (en construcción) .....      | 00                 |
| Total .....                                       | 500                |

En consecuencia tenemos que Alfaro construyó cinco veces el número de kilómetros de ferrocarril, que encontró en el País cuando se hizo cargo del Gobierno.

Si consideramos ahora que solamente el aumento alcanzado en el valor de la propiedad en la meseta interandina que atraviesa el ferrocarril, asciende a muchas decenas de millones, convendremos en qué sólo esto basta para compensar liberalmente el sacrificio pecuniario que haya hecho la Nación al financiar dicha obra.

---

Cosa parecida pasa en otros ramos administrativos.

El Ecuador es uno de los Estados que paga comparativamente menos impuestos al fisco, por más que las pasiones políticas afirmen lo contrario, y el aumento de sus entradas se debe, en su mayor parte, al desarrollo de sus fuentes de riqueza, y al impulso dado por Alfaro al progreso nacional, como puede apreciarse por las siguientes cifras:

RENTAS FISCALES ALCANZADAS POR OTROS GOBERNANTES  
DEL ECUADOR.

Año de 1893 ..... \$4.325,701

---

RENTAS FISCALES ALCANZADAS POR ALFARO.

Año de 1909 ..... \$16.370,698

Resulta pues que durante su Gobierno consiguió Alfaro cuadruplicar las rentas de la Nación, elemento indispensable para todo progreso.

Todo hombre civilizado que lea estos datos podrá darse cuenta del adelanto efectuado en el Ecuador por Alfaro, y de la sanción histórica que recaerá sobre sus asesinos y calumniadores, una vez que los pueblos, víctimas hoy de elementos malsanos, pero que se encuentran ya en el camino ascendente del progreso, puedan apreciar mejor la labor de sus benefactores.

OLMEDO ALFARO.

New York, Marzo 1913.

# HISTORIA DEL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO.

---

Panamá, 28 de Octubre de 1911.

Mi recordado amigo Barrerita:

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

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

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

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

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

Desempeñaba en esa época don Miguel Valverde, el Consulado del Ecuador en New-York. Se me dió parte de que era agente activísimo de los conservadores de Quito, especialmente inculcando la desconfianza a los accionistas del ferrocarril, y lo destituí al momento. Antes don Miguel había descollado por sus sacrificios en pro de la buena causa. Siendo adolescente mereció que García Moreno, arbitrariamente, lo aventara al Napo junto con el malogrado joven don Federico Proaño, en castigo de ser redactores de un periódico moderado de oposición, llamado la "Nueva Era." Para mí era un deber la buena colocación del Sr. Valverde y lo nombré Cónsul en New-York, designándole *todos los ingresos como sueldo* (1). Si hombres ilustrados y de talento como el Sr. Valverde, tuvo de contrarios el contrato Harman, qué había que esperar de los Sres. Curas que se les hacía creer que defendían la Santa Religión haciéndole la guerra al Gobierno Liberal que yo presidía.

Entre los Senadores se encontraban los Sres. Manuel A. Larrea y Lizardo García, ambos candidatos rivales a la Jefatura Suprema de la revolución en ciernes. El primero consiguió la supremacía de la presunta Jefatura, y despedido don Lizardo de la conducta de los conspiradores, apoyó con algunos de los suyos el Contrato Ferrocarrilero, y de esta manera desde ese día obtuvimos en el Senado una ligera mayoría de votos que facilitó el arreglo de la transacción con Mr. Harman. Revítese la lista de los nombres de los ciudadanos que componían el Congreso netamente opositorista de 1898 y se podrá estimar el cargo pérfido que por la prensa y a gritos vociferaban contra la "*feroz tiranía*" de mi Gobierno. Se verán allí los nombres de muchos "*radicales*" que dudando se consolidara la doctrina liberal en el Poder, se afiliaron con los empedernidos terroristas de siempre. En cierto modo, siendo notoria la hostilidad que se presentaba por la frontera del Norte y del Sur, y que realmente en el interior de la República esta-

---

(1) Meses después estuvo el Sr. Valverde nuevamente en desgracia y fué creado para favorecerlo el Consulado de Ottawa, Canadá. De esta clase de hombres se compone la mayoría de los que vilipendian el Gobierno de Alfaro.

Sin duda alguna para hombres como mi padre, con plena conciencia de la dignidad humana, debe de haber sido algo duro el tener que ocuparse de ciertas personas, que en otro escenario que el que presentan sus violentos enemigos, habrían quedado de hecho desclasificados.

Pero, desgraciadamente, hay quien los escuche y quien los siga.

Este mismo Sr. Valverde en larga publicación, aplaudió, recomendó y justificó, las escenas africanas que tuvieron lugar en Quito y en Guayaquil en las personas de los Sres. Generales Alfaro y Montero. Y a pesar de este manifiesto, uno de los diarios "placistas" de mayor circulación en el Ecuador, solicita editorialmente se lo nombre Rector del Colegio "Rocafuerte," en donde se forma lo más granado de la juventud Guayaquileña....

Ignoro el resultado que haya obtenido dicha apelación, pero no sería raro que se haya efectuado ese nombramiento, dado el hecho de que Presidente, Ministros, etc., los hay que no se limitaron como el Sr. Valverde a aplaudir el asesinato, sino que aún lo prepararon....

O. A.

bamos en minoría entonces, no era obligación de los dudosos afrontar el peligro, como lo afrontamos nosotros sin vacilación, hasta triunfar en toda la línea. Con esta explicación, no hay que extrañar la generosidad con que fueron tratados todos nuestros adversarios. Pero no anticipemos el orden de los sucesos.

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

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

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

En cambio estábamos abrumados con las perpetuas conspiraciones reaccionarias, que frecuentemente nos envolvían en la guerra civil, siendo la más ruidosa la que terminó en la batalla de "Chimborazo," que á bandera desplegada

era enemiga del Ferrocarril; y como adehala de semejante época de lucha, vivíamos debiendo hasta el aire que respirábamos para ser menos gravosos á los vencidos y facilitar la reconciliación. Mucho hay que aclarar á este respecto.

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

Escribiendo sin ver los documentos pertinentes, no puedo precisar muchos puntos esenciales que me sirvan de base de comparación. El Ferrocarril nuestro se contrató en doce millones 282 mil dollars en Bonos que deben ser pagados gradualmente por el Gobierno. Además hay otra emisión de cinco millones 250 mil dollars, que deben ser amortizados con productos del mismo Ferrocarril. Nuestra vía férrea mide 290 millas desde Durán a Quito.

Entiendo que el Ferrocarril del Oroya mide 148 millas escabrosas como el nuestro, y que su construcción costó más de cuarenta millones de pesos oro, invertidos paulatinamente en más de 50 años de trabajo.

El Ferrocarril de Costa Rica, del Puerto Limón á Alajuela, mide unas 120 millas, costó más de cuatro millones de Libras Esterlinas, siendo la altura de su Cordillera como la mitad de la nuestra.

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

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

Los Gobiernos de García Moreno, Borrero, Veintemilla y Caamaño, habían construído la línea férrea, vía angosta, es decir treinta y seis pulgadas de ancho, desde Durán a Chimbo, de donde tenia que seguir á Sibambe, como la ruta más asequible para preparar la Cordillera andina.

El Empresario Harman inició los nuevos trabajos con mucho vigor. Estaban ya enrielladas seis millas y listas número mayor de millas para recibir los rieles, cuando un derrumbe espantoso cubrió con grueso espesor de tierra la

mayor parte de cuanto se había trabajado. Sucedió que en ese año no hubo estación seca y que las lluvias torrenciales se prolongaron ocasionando el desastre indicado.

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

Don Archer llegó desalentado a Quito, y cuando me relacionó la magnitud del desastre acaecido, también quedé anonadado, y cuando me preguntó, ¿ahora qué hacemos?, le contesté: primero tomemos un trago de Whiskey para espantar al Diablo y después veremos qué se hace. Ambos quedamos reanimados, y como mi interlocutor era hombre de empresa, convinimos en buscar una nueva vía. La Compañía tenía un magnífico Ingeniero, de apellido Davis, que ganaba catorce mil dollars de sueldo anual (sueldo mayor que el del Presidente del Ecuador), y lo escogimos para la nueva exploración, utilizando los diversos datos adquiridos antes por los prácticos montañeros, en definitiva aceptamos la del río Chanchán con el inconveniente de exigir más gradientes y ser muy escabrosa, pero más corta que la ruta de Sibambe abandonada por necesidad. El Ingeniero Davis adquirió en el desempeño de su comisión, una insolación terrible que lo llevó a la tumba. Felizmente quedó un buen auxiliar en el Mayor John A. Harman, ingeniero, hermano de Don Archer, que se desempeñó perfectamente y que más tarde también fué víctima de la maligna fiebre.

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

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

Don Archer tuvo que regresar a Ultramar. Siempre que hacía compras de

materiales en cantidad considerable, nos presentaban en Quito las facturas originales, lo mismo que los conocimientos de embarques. De todos esos materiales había en camino, en la época a que aludo, cantidades considerables. El reembolso que hubo que hacer a los primeros Accionistas, que se retiraron espantados del proceder de los Congresistas del 98, puso en conflicto a la Compañía, que también tuvo que atender al pago de los valiosos materiales adquiridos para llevar adelante los trabajos de la magna Obra.

Los Ministros de Estado, especialmente el Doctor José Paralta y Don Abelardo Moncayo, mis buenos auxiliares, vivían llenos de confianza, lo mismo que yo, considerado que ya la gran obra estaba salvada y asegurada su ejecución, aunque los tenaces opositoristas seguían asegurando en todos los tonos, que todo no era más que un pretexto para saquear al País, y que Don Gabriel la habría realizado con sólo cien mil Libras, a lo más. No dejaban de infundir desconfianza y alarma.

En esas circunstancias, se me presentó el Mayor Harmán con un cablegrama descifrado, en el cual le decía su hermano Archer que le pidiera al Gobierno, en calidad de anticipo, tal cantidad en Bonos (no recuerdo ahora la suma fija, pero pasaban de dos millones de dollars), para poder hacer frente a tales y cuales compromisos pendientes; o de lo contrario, la bancarrota de la Compañía era inevitable. Aunque la respuesta tenía el carácter de premiosa, contesté al Emisario volviendo por la resolución definitiva. Entonces llamé a los señores Ministros Peralta y Moncayo, y al leer el cablegrama en referencia, los dominó la misma mortificación que yo había sentido. Entramos en conferencia que importaría se conociera en sus menores detalles, pero que no lo hago hoy por no alargar demasiado esta carta. Pues bien, los señores Ministros, con mucho juicio, apelaron a todos los razonamientos y peligros que presentaba el préstamo para negarse rotundamente. Obsérvese que con la negativa se venía abajo el proyectado Ferrocarril, y que eso equivalía a la caída del Partido Liberal y al consiguiente triunfo de los Terroristas. Más bien estaban resueltos a expatriarse voluntariamente del País, que a sufrir los peligros que presentaba el préstamo. Felizmente el patriotismo es una fuente ilimitada para los sedientos de esa enfermedad. Les observé que los materiales habían principiado a llegar y que llegaría lo restante anunciado; que al quebrar la Compañía, como se presumía, yo me comprometía a dejar la Presidencia de la República en manos del Vicepresidente para irme a dirigir personalmente los trabajos de la vía férrea, y que ayudado por ingenieros competentes, si no traía el Tren hasta Guamate, por lo menos alcanzaría a dejarlo en Alausí. Los Ministros interlocutores, tenían plena confianza en el cumplimiento de mis resoluciones. Aceptaron con aplauso mi combinación y facilitaron con regocijo el temido préstamo, que me parece pasó luego de 4 millones en total, y que después de la terminación de mi período constitucional, nos puso en peligro de ir a parar al Panóptico, como lo demostraré a su tiempo. En medio de la gritería que levantaron

nuestros enemigos, vivíamos tranquilos, porque podíamos comprobar de manera exacta, con las facturas a la vista, cómo se había invertido el supuesto desfaldo, que había salvado la Obra del Ferrocarril: la falta consistía en el pago anticipado del valor entregado, lo cual envolvía responsabilidad para nosotros al ser juzgados por la mala fé, mientras que ese proceder salvó a los Accionistas de la pérdida de sus aportes, y al Gobierno de los trastornos consiguientes.

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

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

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

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

La Compañía del Ferrocarril necesitaba que los Bonos del Ferrocarril que les dábamos en pago de los trabajos que se realizaban en el *vía férrea*, fueran cotizados en la Bolsa de Londres, y para conseguir esto era necesario la extinción de los Bonos de la llamada *Deuda inglesa*; lo que considerándolo conveniente a la salvación del crédito nacional, de acuerdo con mis colaboradores principales, acepté las condiciones que me dirigió el señor Harman, al tipo de 35 por ciento, parte al contado y parte en una emisión de Bonos, llamados *Bonos Cóndores*, moneda de oro ecuatoriano, equivalente a una Libra Esterlina. El señor Harman consiguió comprar gradualmente una parte de los llamados Bonos de la Deuda inglesa a tipo muy bajo; pero cuando en la Bolsa advirtieron que había compradores de ellos, principiaron a subir su precio, y Don Archer optó por entenderse directamente con los Bondholders y los contrató al 35 por ciento, con excepción de unas cien mil Libras en Bonos que conservaba particularmente un socio de la firma de Robert Lubbock y Compañía, que Don Archer se encontró compelido a comprar al 45 por ciento, para conseguir recoger toda la emisión circulante entonces. Los Terroristas clamaron contra ese arreglo, y más tarde intrigaron y consiguieron se enviara a Londres a Don Lizardo García, con el carácter de Comisionado Fiscal, para que pesquizara los fraudes que firmemente creían, a puño cerrado, habían ocurrido, y poder acabar así con mi pobre personalidad política. La operación fué tan clara y sencilla, que con facilidad pudo el señor Comisionado Fiscal cerciorarse del proceder correcto en todo ese negociado. A los esfuerzos del señor Harman, procurando la mejor cotización en la Bolsa de Londres de los Bonos ferrocarrileros, se debió la extinción de la llamada *Deuda inglesa*, deuda que después de la consumación de nuestra Independencia, causó muchísimos males al Ecuador.

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

Los opositoristas del Gobierno en Quito, también desconfiaban de la colonización inglesa y miraban con simpatía la intervención del Perú, cuya protección aceptaron al principio, suponiendo que el bondadoso Presidente Castilla hacía el reclamo de los terrenos baldíos para salvar al Ecuador de las garras

de los ingleses. Sobrevino la confusión y se convirtió todo en un caos, sirviendo de pretexto el forzado arreglo de la llamada *deuda inglesa*; digo arreglo forzado, porque también se propalaba la especie de que en caso contrario, obligáramos a la poderosa Nación inglesa a echársenos encima para cobrarnos lo que debíamos, especie que propalaban los cobradores, abusando de nuestra debilidad. Atribuyeron a la Gran Bretaña una intención malévola que jamás abrigó contra nuestros pueblos; intención imaginaria que fué explotada pérfidamente por los especuladores, como lo comprobó más tarde la repudiación de los Bonos aludidos, cuando el cumplimiento de exigencias temerarias nos obligó a anularlos. Sin la necesidad de construir el Ferrocarril Trasandino, quizás se habría puesto en evidencia la verdadera historia de los Bonos antiguos, si se nos hubiera exigido su pago; pero fué forzoso atender de preferencia a la Obra redentora del Ecuador, dejando a la vez terminado el odioso reclamo de esa Deuda, que había asumido ya apariencias de completa legalidad. Volveremos a tomar el hilo de los trabajos de nuestro Ferrocarril Trasandino.

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

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

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

Con mi familia fijé mi residencia en Guayaquil, como un grato homenaje al valeroso Pueblo que el Nueve de Octubre, Seis de Marzo y Cinco de Junio, llevó a cabo la Independencia y regeneración política y social de la Patria anada, a la vez que procuraba garantías para mi personalidad. Por igual consideración estaría actualmente viviendo en Guayaquil, pero los sentimientos de patriotismo que en la Capital de la República me obligaron a permanecer en quietud, me obligaron también a expatriarme. Salvado milagrosamente de la sorpresa que produjeron los acontecimientos del día Once, yo, con sólo guardar silencio,

habría recobrado en seguida el ejercicio de la Presidencia en Quito; pero los revoltosos habrían abandonado la ciudad, y mirando por su propia defensa, se habrían retirado a los Páramos, donde tenía que prolongarse la guerra civil, que habría arruinado completamente al País, y así debilitado, puéstonos a merced de cualquier invasión, que impulsada por el interés de consumir la descuartización inícuca del Territorio Nacional, se habría lanzado contra el Ecuador.

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

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

No me causó sorpresa la confidencia, porque en más de 20 millas, enrielladas unas y listas para recibir durmientes las otras, destruidas en los espantosos derrumbes ocurridos entre Chimbo y Sibambe, la Compañía había sufrido pérdida considerable, y el costo de cada milla por la nueva ruta del muy escabroso Chanchán, era muy superior a lo de la vía abandonada. No recuerdo si entonces había llegado ó estaba al llegar la Locomotora a Alausí.

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

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

Poco tiempo después volvió a invitarme el señor Harman, fuera a inspeccionar los trabajos en el paso de la quebrada de Chucos. En efecto fui, y salimos de Alausí en un convoy compuesto de la Locomotora y un carro. Hicimos alto al llegar al sitio de los trabajos, y salimos del carro y seguimos a la orilla, desde donde con la vista se dominaba la profunda quebrada de Chucos y el puente que se trabajaba para cruzarlo, cuyo piso tendría como una cuadra de extensión. Su costo fué mayor que lo gastado en el paso de la Nariz del Diablo. Pasaría media hora en esa inspección turista, cuando al regresar encontramos a la Locomotora con una de sus ruedas descarriladas por un hundimiento pequeño del terreno. Se supone que ese espacio debió ser en tiempo inmemorial el cráter de un volcán, pues todo ese terreno se hundió en pequeñas secciones con frecuencia. Volví a mi domicilio de Guayaquil algo alarmado con la continuación de los obstáculos inesperados.

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

Los trabajos prosiguieron bien y con ligera variación en el lecho que recibió los rieles entre Guamote y Riobamba, pues en el plano original se prescindía casi en lo absoluto de ocupar en parte la carretera que servía de tráfico

público. Alcanzó a llegar el tren a Riobamba, pero no recuerdo con certeza si este gratísimo acontecimiento se verificó en 1904 ó en 1905.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al principio tuvimos que soportar las contrariedades consiguientes, que por la intriga de un alma de Judas, revistieron más gravedad de lo imaginable.

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

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

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

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

Sin embargo de encontrarse mi casa permanentemente vigilada, me resolví a salir de ella en la noche del 31 de Diciembre de 1905, y lo conseguí con toda felicidad. Necesitaba encontrarme en campo libre para poder concurrir al lugar donde me llamaran los acontecimientos. Únicamente Riobamba amaneció el día 1 de Enero de 1906, pronunciado según lo acordado.

Mediante rápida travesía por la montaña, guiado por el intrépido Coronel

Montero, antiguo guerrillero concedor de esos lugares, estaba al día siguiente a corta distancia de la estación de Barraganetal. Únicamente pude adquirir la noticia de que los patriotas de Riobamba se habían pronunciado el día 1 de Enero, de conformidad con lo acordado.

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

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

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

Felizmente, Guaranda se había pronunciado también el 1 de Enero, grato acontecimiento que facilitó la realización de mi itinerario. Excúsome detalles que me será satisfactorio relacionar más adelante, en homenaje a mis bizarros compañeros. Únicamente diré ahora que el 12 de Enero me incorporé a mis valerosos camaradas que me esperaron en Latacunga y que cinco días después descendíamos tranquilamente en Quito, en donde también se me incorporó en breve el General Nicanor Arellano, a la cabeza de los batallones de voluntarios que comandaba. Al darme cuenta de la manera como había cumplido su comisión en el Norte, me manifestó la mortificación que había sufrido al escuchar al doctor Manuel Benigno Cueva, en sentido enteramente contrario a lo que habíamos resuelto en la Junta. Dicho doctor Cueva era uno de los pocos copartidarios de confianza que habían compuesto el escaso número de los amigos que formaron la referida Junta, y estaba, por consiguiente, impuesto de todo lo que se resolvía y hacía. Don Nicanor era la honradez y lealtad en pasta, sencillez de carácter extraordinaria, y expresaba su espanto al oír la insistencia del doctor Cueva, para disuadirlo que dejara sin cumplir la comisión que yo le había señalado en las Provincias del Norte, de acuerdo con lo resuelto en la Junta, de la cual era miembro también Don Nicanor. "El General Alfaro es un cadáver político, no se sacrifique usted inútilmente" llegó a decirle el doctor Cueva al General Arellano. Al informarme de semejante incidente, mi sorpresa fué también extraordinaria. En cumplimiento de mi deber, los señores Ministros de Estado, fueron informados del particular por el mismo Don Nicanor, quien autorizó se hiciera el uso que consideraran conveniente de

todo lo que relacionaba. Así pude conocer quién era el alma de Judas que me puso en peligro de sucumbir.

Al haberse cumplido el pronóstico del ex-vicepresidente de la República aún estábamos esperando la llegada de la Locomotora a Quito.

La Convención Nacional que en 1906 funcionaba en la Capital, cambió a biara el personal del Ministerio, y en esa época, ejercía el General Arellano el cargo de Ministro de Guerra y Marina. Mirando por la conciliación entre los copartidarios, de acuerdo con los Ministros cesantes, hupe de acceder a la presión de los Legisladores constituyentes. Desde entonces principiaron los intrigantes a minar el carácter sencillo de Don Nicanor, hasta que con el transcurso del tiempo, consiguieron convertirlo en enemigo del Gobierno, en cuya labor sospecho tuvo parte principal el doctor Cueva.

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

Clausurada la Asamblea Nacional de 1907, tuvo la Policía conocimiento de que Don Manuel Benigno conspiraba, y se resolvió su destierro, de cuyo castigo se salvó presentándose y haciéndome la promesa de guardar absoluta neutralidad. En lugar de mandarlo inmediatamente al patíbulo, con lo cual habría consumado un acto de estricta justicia, confié en su palabra y cometí el crimen de dejarlo libremente en su casa. A renglón seguido se fraguó una seria conspiración, que al haber tenido feliz resultado, habría dado al traste con los trabajos de la vía férrea en las Provincias de León y de Tungurahua, o retardarlos por mucho tiempo al menos. El manipulador de esos planes fué el doctor Cueva,

valiéndose de otras personas que en cierto modo le pertenecían, pero que judicialmente lo dejaban a salvo de responsabilidad.

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

De los nuestros, no faltaba uno que otro *cangrejo* que desconfiara hasta de sí mismo. Por mi parte no hubo jamás el interés del soborno, que podía endeerezar a cualquier torcido o tímido. Advertiré que siempre les he tenido miedo a los flojos, porque por timidez, ante el peligro, cometen cualquier baja.

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

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

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

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

Si mal no recuerdo, gran parte de los pagos que habíamos anticipado a la Compañía en momentos de suprema necesidad, correspondían al trayecto de la vía férrea en la Provincia de León; había que darle inversión legal á ese préstamo y cancelarlo. No podíamos repetir la misma operación anterior de anticipación sin agravar nuestra responsabilidad; y sin el respectivo auxilio, la vía férrea no podía adelantar una milla más.

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

La situación era aún más grave de lo que vamos reseñando. Estaba informado de que la cantidad gastada en los trabajos realizados, excedía con

mucho a lo presupuesto. Comprendía que al suspenderse los trabajos, la ruina de los Empresarios era obligada, y que los Bonos ferrocarrileros caerían en completo desprestigio. Al finalizar esta relación, explicaré la equivocación que sufrió el señor Harman al formular su contrato ferrocarrilero; la enorme pérdida que sufrió la Compañía y la manera como fué subsanada.

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

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

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

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

El proyecto primitivo fué dejar establecida la vía férrea desde Loja a Tulcán, con cuya medida consideraba la República, relativamente, bien defendida. Igual propósito fué el que me impulsó en la necesidad de llevar el tren, a todo trance, de Bucay a Quito, de cuya medida hemos principiado a recoger ya el fruto previsto. Cuando en el año anterior, tuvimos la amenaza de invasión por el lado de Tumbes, nuestras medidas de defensa las facilitó mucho nuestro Ferrocarril Trasandino. Desde Pasto y Tulcán, lugares los más distantes del probable teatro de la guerra, habrían venido los voluntarios por miles, soldados todos, y desde Quito, el tren les habría facilitado su marcha rápida a la Costa

y consiguiente incorporación al Cuartel General. Por documento oficial irrefutable, sabemos, que el Gobierno peruano movilizó más de 30 mil soldados que escalonaron en los Departamentos del Norte hasta el Puerto de Tumbes. Esa amenaza de invasión tomó tal aspecto de gravedad, que juzgué de mi deber inspeccionar personalmente.....(1)

Pero para nada toman en consideración, que en la época que los Gobiernos del Ecuador, confesaban y comulgaban constantemente, y que eran más Papistas que el Papa, ha sido que algunos Gobiernos Católicos del Perú, principiaron a adueñarse de nuestro selvático territorio Oriental, y que solamente desde 1895, que los Gobernantes Ecuatorianos comulgaban en la fuente del pa-

---

(1) Faltan aquí unas seis o siete hojas escritas en máquina. Probablemente mi padre se refiere en alguna de ellas a la controversia que en esa época tuvo lugar entre el Ecuador y el Perú.

Sabido es que los peruanos han ocupado desde hace muchos años territorios que conforme a los tratados de 1829 pertenecen al Ecuador y que constituyen una tercera parte de su extensión; y Alfaro en sus patrióticas aspiraciones laboraba por restituirlos a su patria.

En consecuencia su Gobierno le dedicó preferente atención al asunto y por medio de una política amistosa y leal para con los pueblos de América consiguió hacer conocer los derechos del Ecuador e interesarlos en su triunfo, y es así como en el momento de la crisis los pueblos de Colombia, Chile y Bolivia, todos limítrofes con el Perú, favorecían con calurosa simpatía los reclamos del Gobierno Ecuatoriano.

Desde su primera administración preparaba al Ejército con la fundación de Escuelas Militares y acopio de armas y equipos y en su segundo período fomentó estos establecimientos; reglamentó las distintas armas y servicios, y fortificó el río Guayas.

Ya estaba establecida la unidad nacional con la construcción del ferrocarril a Quito, y dentro de esa situación internacional, fueron llamados a servirla los enemigos políticos del Gobierno. Quedando así el País en posibilidad de reunir en la frontera del Sur todos sus elementos vitales.

Fué entonces que Alfaro rehusó aceptar cierta decisión arbitral que se preparaba, por ser considerada como lesiva a la justicia y al derecho ecuatorianos, e hizo comprender al Perú que a pesar de su mejor voluntad por arreglar el litigio de límites amigablemente, el Ecuador se encontraba dispuesto a vender cara su autonomía. La Nación entera aprobó su actitud y rodeó al Gobierno con decisión. "Ahora o nunca," fué la voz general por que se veía en la situación interna y externa del País un Gobierno hábil que la dirigía.

En esta grave situación vino la mediación de Estados Unidos, Argentina y Brasil, que interpretando los sentimientos americanistas que igualmente abrigan, los gobiernos de las naciones hermanas Ecuador y Perú, acordaron una tregua indefinida y un desarme parcial que efectuaron ambos Países.

Peró con esta decidida actitud el Ecuador consiguió hacer adquirir a los vecinos el convencimiento de que una usurpación territorial equivaldría a una guerra; lo cual constituye hoy un argumento de peso en el secular litigio. Pero es de esperarse que en un porvenir muy cercano ambas naciones celebren algún convenio equitativo y que en estrecha unión marchen a la conquista del progreso y la fraternidad.

O. A.

triotismo, ha venido a contenerse el avance desmedido del maquiavélico usurpador.

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

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

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

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

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

Al fin se acordó que los trenes de pasajeros continuaran llegando directamente a Riobamba, y se contrató la construcción de una línea férrea que, partiendo de las inmediaciones de Cajabamba, acortara la distancia á Riobamba, con el fin de afianzar el tráfico directo de los Trenes de Pasajeros.

Para rebajar la Tarifa de Fletes y Pasajes, era forzoso procurarse combustible barato. Ya no era posible pensar por de pronto, en las Hulleras del Cañar o Azuay. De acuerdo con el señor Harman, se resolvió apelar a la fuerza eléctrica. El camino se encuentra cruzado por algunos riachuelos muy corrientosos, suficientes para proporcionar todo el poder hidráulico necesario para un buen servicio del Ferrocarril. La base central, venía a ser el riachuelo que corre por las inmediaciones de la ciudad de Ambato; pero en esta ciudad, se formó un grupo de oposición, con el pretexto de que las aguas que se tomaran del río, eran pérdidas para los agricultores que tenían chacras de plantaciones frutales en las

orillas, quienes, engañados, se presentaban como enemigos irreductibles de cualquier estación hidráulica en su río. No había más remedio que desistir ó exterminarlos: se optó por lo primero.

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

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

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

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

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

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

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

De todos esos particulares informamos a la Compañía; pero recordaron que en Riobamba había existito una pandilla denominada Manta Negra, que hasta personalmente provocaba á los empleados de la Compañía, y que deseaban evitar choques escandalosos; que además, la escasez de agua dentro de la ciudad, era grave inconveniente. Las propuestas generosas de Latacunga le agradaron

muchísimo al señor Harman, pero su ubicación lo alejaba demasiado del punto central aparte de que las erupciones del Gotapaxi se encaminaban mucho a los contornos de Latacunga, y que ya habían causado daños terribles a los empresarios en Fábricas de telares. Para evitar reclamaciones judiciales y aun choques con apariencias de popular, hubo que desistir de la implantación del sistema eléctrico que habría podido movilizar con economía los trenes de nuestro Ferrocarril Trasandino.

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

Me contestó Don Archer, que aun no se había preocupado en saberlo con precisión matemática, pero que calculaba que tal vez alcanzaban a veinte millones de dollars el valor de lo gastado en dinero sonante.

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

Me respondió el señor Harman, que el *déficit* lo habían sufrido en especial, las Compañías auxiliares que había organizado para atender a la mejor adquisición de los materiales que se habían empleado en la vía férrea. En seguida mencionó los nombres de los Agentes vendedores o Casas Comisionistas que se encargaron de ese trabajo y con cuyo sacrificio se cubrió el *déficit* de la enorme pérdida sufrida, que no pudieron resistir, y que en definitiva los obligó a presentarse en quiebra.

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

Únicamente la Ecuadorian Association, establecida en Londres, se salvó de la quiebra como había sucedido con sus antecesores similares en Nueva York y Londres. Los accionistas de la Ecuadorian Association, eligieron de su Presidente a Sir James Sivewright. Este caballero aceptó el cargo por lo que tenía de honorífico, pero no concurrió al despacho ni una sola vez. Al informarse que se encontraba en falencia la Asociación que estaba garantizada moralmente con el prestigio que le daba la gerencia de su nombre, dispuso su liquidación y que el *déficit* se pagara a prorrato entre los accionistas. Verificada la liquidación, le correspondieron a Sir Sivewright más de 90 mil libras de pérdida y al señor Harman 42 mil libras, que era uno de los socios de menor cuantía, y en proporción pagaron los demás accionistas, cuyo número no recuerdo. Mediante este sacrificio, pudo la Ecuadorian Association salvarse de la quiebra; medida que no pudieron adoptar los accionistas de las Agencias anteriores; pero cuya pérdida vino a cubrir el *déficit* que, de otro modo, habría correspondido á los Empresarios

del Ferrocarril, o encontrándose obligado a paralizar la obra sin poder llegar a su término,

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

Ahora, ocupémonos en recapitular la operación.

El Gobierno ha pagado la suma de 12 millones 282 mil dólares en Bonos, que llaman "principales" y que ganan el 6 por ciento de interés y que serán amortizados en el transcurso de 33 años con el uno por ciento anual que tiene asignado para el objeto. Este es el costo neto de la Obra para la Nación.

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

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

Los Bonos amortizados ya, pasan de un millón de dólares, bonos que permanecen en depósito en la respetable casa Bancaria de los señores Clyn. Mill, Currie y Compañía, que actúan como Fideicomisario en el Contrato del Ferrocarril Traşandino.

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

Yo sí comprendo la buena fé con que se imaginan mis enemigos políticos, que ellos podían haber arreglado un contrato infinitamente mejor que el celebrado bajo mi inspección; pero sucede que, por egoísmo, nunca hacen nada grande que pueda mejorar la condición de su prójimo, amén de que ni Banqueros católicos se atreven a hacerles préstamos de millones ni con hipotecas, por la perspectiva

de que aún librando bien, se convierta lo esencial en carnes condensadas en lata, como aconteció en la construcción del famoso ferrocarril de Ambato al Curaray. Sabían perfectamente lo que hacían, al oponerse *patrióticamente* al proyecto efectivo del Ferrocarril Charnacé a la orilla norte del Amazonas. Mientras tanto, esos *santos* católicos de la oposición, podían hacer saber al público, por la imprenta, la cantidad de centenares de miles de sures que recibieron para la obra del Ferrocarril de Ambato al Curaray, de qué manera la invirtieron y cuántas millas férreas recorre la Locomotora. Demás decir, que no se preocuparon en comprar ni un solo riel; pero sí compraron en Nueva York cantidades considerables de víveres conservados en latas, especialmente carnes, en época que, como el Ferrocarril no había llegado todavía a Ambato, se conseguía el mejor novillo por menos de 20 pesos sencillos. La Policía de Guayaquil se encargó de arrojar al río, por encontrarse en mal estado, muchos cajones ó barriles que contenían de esos materiales destinados a la construcción de la flamante vía férrea de Ambato al Curaray.

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

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

Bien, pues; esas mismas casas, haciendas y terrenos del catastro de 1897, con la llegada del Tren a Quito, han triplicado su valor, que actualmente valen más de 300 millones de sures. De manera que los propietarios de las Provincias por donde ha pasado la línea de acero, han obtenido una utilidad de 200 millones, sin más sacrificios que los que ha soportado el Gobierno, en cumplimiento de su deber, mirando por la prosperidad de sus compatriotas y vecinos.

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

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

Atónito tengo que recordar la vocinglería que formaron los *filántropos* de la oposición para combatir los decretos legislativos de contribuciones llamadas de

"guerra," que le quitaba la comida de la boca al pueblo infeliz, clamaban con desenfado los flamantes opositores.

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

Cuando en el año próximo pasado, se consideró inminente la invasión según los aprestos bélicos que hacía el Gobierno del Perú, vine obligado a trasladarme a Guayaquil. Recuerdo se me presentó una comisión de la Junta Patriótica de esa ciudad, compuesta de personal muy honorable, a estimularme para el inmediato acuartelamiento de nuestros conciudadanos que anhelaban organizarse. Nos cruzamos las explicaciones del caso, y se convencieron que, de mi parte, no consistía la demora. Les dije que señalaran el número de miles de compatriotas que juzgaban necesario para la campaña y que en el acto serían complacidos; pero que la indicada Junta se hiciera cargo de hacer pagar directamente las raciones respectivas y que en cuanto al armamento, todo estaba listo. Me ofrecieron consultarse con la Junta. En definitiva les manifesté que, si deseaban se elevara a 40 mil soldados veteranos el número de tropas existentes, al momento se ordenaría, comprometiéndome a tenerlos listos y equipados en el curso de una semana; que lo único que necesitaba era contar con seguridad con el servicio de las raciones.

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

La Comisión de la Junta estaba compuesta de los connotados vecinos don Carlos Gómez Rendón y don Martín Avilés, que a veces no concurría por indisposición en su salud, y una o dos personas más, notables de la localidad, que a veces se renovaban. En la primera visita, fueron acompañados por don Amalio Puga, Intendente General de Policía. A estas conferencias asistía también don Emilio Estrada, Gobernador de la Provincia del Guayas, cuando el despacho a su cargo se lo permitía. Me parece que su ocupación principal entonces era procurar recursos para gastos del Ejército, y que los conseguía de los Bancos. Ante la inminencia del peligro, se veía a los ciudadanos, pobres y ricos, artesanos y labriegos, lo mismo que al estudiante y al doméstico, preocupados esencialmente en aprender el manejo del fusil y uniformes todos en nobles sentimientos de abnegación para atender a la salvación de la Patria amada. Con orgullo descansaban en el cumplimiento de sus deberes desde el más infeliz soldado hasta el Jefe. Fortalecidos por la Justicia que asiste a la Nación Ecuato-

riana, tenían absoluta confianza en que el triunfo coronaría sus esfuerzos. A nadie le preocupaba el capítulo raciones, porque muchos que habían sido ~~mis~~ ~~com~~ ~~mito~~ ~~nes~~, sabían que cuando escaseaba el dinero, abundaba el ganado; ~~com~~ ~~bi~~ ~~no~~ ~~hab~~ ~~ía~~ ~~faltado~~ nunca, y por tanto no faltaría en lo futuro.

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

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

Declarada que hubiera sido la guerra, al instante se habría duplicado el efectivo del Ejército Ecuatoriano, obligado a defender con las armas, la integri- dad de su territorio, que trata de quitarle el Perú a viva fuerza.

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

Conmigo, el caso era distinto, porque los movía la venganza contra el hombre que los había aniquilado, políticamente, obstruyéndoles la continuación de la vida política de antaño. Ahora mismo sucede que uno de los principales difama- dores que han aprovechado de la *transformación del once de Agosto*, lo hace por inquina personal. Merece explicarse.

Tuve conocimiento que en un establecimiento de caridad, no recuerdo bien si llamado "Quinta de Huérfanos de San Vicente," situada a inmediaciones del Palacio de la Exposición, existía una criatura exposita que, por el parecido de los ojos, podía adivinarse quién era la madre desgraciada, y que para alejar el peligro de su descubrimiento, la habían cegado\* y depositádola en el citado asilo de huérfanos. Me causó horror semejante información; y cerciorado de que ese acto desnaturalizado se había perpetrado, en cumplimiento de mi deber, ordené que la Policía se encargara de levantar el correspondiente sumario y que los Tribunales de Justicia se hicieran cargo de castigar a los responsables de ese crimen espantoso. La persona a quien atribuían la paternidad de la criatura infortunada, le informé a un amigo mío, quién era el verdadero padre, y los motivos porque tenía que guardar silencio. Por mis extremadas ocupaciones no me fué posible vigilar el curso de lo que se actuaba y por consiguiente, ignoro en cuál juzgado ha desaparecido el expediente o si existe archivado en alguna oficina. Sin la circunstancia de haberseme olvidado ahora el nombre y apellido de la persona que necesito mencionar, estamparía desde ahora el nombre del in-

fluyente sindicado, que ha sido uno de los principales instigadores de manifestaciones populares y aun por la imprenta contra mí, sin duda en venganza del Juicio criminal mencionado. Intercalo este incidente para principiar a hacer distinción de la diversidad de clases de enemigos políticos que he encontrado en mi vida. Aquellos que son doctrinarios, me han atacado en el campo de las ideas y en el terreno de los principios que informan el progreso de los pueblos. Los he tratado siempre con la mayor atención y cortesía, cual lo merecen.

Decía el renombrado Don Pedro Moncayo, que entre los Liberales y Conservadores doctrinarios, no había más que un paso de diferencia; que unos deseaban ampliar la libertad individual, y que los otros procuraban más acción en la autoridad; no son las mismas palabras expresadas en una de sus publicaciones por el esclarecido publicista señor Moncayo, pero en esencia es el contenido de su apreciación. En verdad, no puede decirse lo mismo de los políticos que son movidos por bastardos intereses o por depravadas pasiones personales, como sucede con la *notabilidad* cuyo nombre desco lanzar a la estampa, para que sea juzgado por sus propios conterráneos.

Bien, pues; esa clase de adversarios políticos, cuando abundan, son los que conducen a los pueblos al caos y a la confusión, como ocurre actualmente en el Ecuador. Merece un estudio especial el punto, comparando los antecedentes con los que precedieron al Seis de Marzo y Cinco de Junio.

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

Constantemente me llaman "asesino del pueblo quiteño," "asesino del 25 de Abril," afirmación que vociferan y propalan mis enemigos, tal como si realmente hubiera ocurrido algún acontecimiento desgraciado que autorizara ese calificativo. Sucedió lo siguiente: los opositoristas conspiraban públicamente; se valieron de los Estudiantes descendientes de familias *curuchupas* (1), que relativamente son numerosas, para formar su asonada. Sin recelo hacían propaganda en favor de su revolución. Con pretextos especiosos se presentaron en pleno día en la Plaza principal, a bandera desplegada; como a los vivas y muera no se les agregaba nadie, principiaron a disparar sus revólveres. Entonces el destacamento que teníamos en la Plaza rompió sus fuegos al aire, según lo había ordenado anticipadamente. Los bochincheros consiguieron herir al Jefe de Arti-

(1) *Curuchupa*.—Palabra Quichua; se aplica al ganado que se encuentra muy agusanado. El pueblo quiteño designaba con ese adjetivo a los defensores del Gobierno conservador de 1895.

llería, a un joven empleado del Ministerio y uno o dos más neutrales. Ante el fuego nutrido al aire que hacía la tropa, los Estudiantes abandonaron la Plaza y se dispersaron completamente sin salir ninguno de ellos ni contuso. Tal fué el decantado asesinato del Pueblo quiteño que se me atribuye.

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

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

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

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

Entonces juzgué de mi deber pasarles un Mensaje haciéndoles saber que antes de finalizar el año de 1895, había recibido ofrecimiento de cinco millones de Libras Esterlinas por el mencionado Archipiélago, que había rechazado, además de otra cantidad igual destinada para repartir entre las familias que estaban en desgracia a consecuencia de la tiranía de García Moreno, y de cualquier otro acto de reparación justiciera, que quedaba a mi albedrío donar como lo considerara justo. La necesidad de poner a salvo la honorabilidad del Partido Liberal-Radical que me había honrado con su confianza, que se trataba de mancillar gratuitamente, me obligó a poner en evidencia la manera como realmente había pasado el incidente.

La oferta tenía más gravedad de lo imaginable, porque entonces ejercía yo el cargo de Jefe Supremo de la República, investido de facultades omnímodas en

las Actas Populares, en cuya confección no tuve arte ni parte, ni podía tenerla, encontrándome hacía muchos años lejos de la Patria anada y declarado hasta Pirata por una Legislatura endemoniada.

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

Con el Congreso de 1898, coincidió también que me ofrecieron 300 millones de francos por el Archipiélago de Galápagos o de Colón, como se le llama ahora en memoria al legendario marino descubridor de América, y los rechacé sin vacilación por las consideraciones apuntadas. Con este motivo, pasé otro mensaje reservado al Congreso, y cesaron entonces en el cargo de especulación con el Archipiélago, y sólo quedaron los conspiradores limitados en su oposición al Ferrocarril, dizque por considerarlo ruinoso al País.

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

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

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

Al día siguiente recibía las visitas de algunos artesanos nacionales que venían a informarme que los manifestantes agresivos de la noche pasada, eran casi en su totalidad peruanos, que habían muy pocos ecuatorianos, pero que ninguno era guayaquileño. Me lo decían con cierto orgullo los descendientes o compa-

ñeros de los que realizaron las transformaciones políticas del "Seis de Marzo" y "Cinco de Junio."

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

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

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

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

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

contestación de mi parte, se desentendió el Gobierno en el asunto arrendamiento; pero no así los opositores que siguieron propalando rumores falsos que favoreceran sus planes proditorios.

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

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

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

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

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

Siendo tan juiciosas las observaciones del señor Norton, le contesté que

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

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

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

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

Siento no tener a la vista algunas publicaciones favorables y adversas a los contratos de 1897 y 1908 relativas al Ferrocarril, que me refrescarían la memoria y me permitirían aclarar puntos contradictorios.

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

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

Notorio que en materia religiosa, sobrepujó el Gobierno Ecuatoriano a todas las Naciones del Continente Americano, al extremo de que se trataba de eli-

minar el nombre glorioso de "Ecuador," por la "República del Corazón de Jesús." Esto ocurría hasta el día de la batalla de "Gatazo."

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

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

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

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

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

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

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

ELOY ALFARO.

## UNA CARTA DE ARCHER HARMAN.

(TRADUCCIÓN.)

*"Comprendo que está Ud. contrariado con cierta gentuza que quiere echar sombras sobre su carácter y reputación; pero, mi querido General, sus obras vivirán y serán bendecidas, mientras que esa gente y sus generaciones vivirán olvidadas, y es mi más firme convicción que las obras llevadas adelante por Ud., por destino de la Providencia, aun no están cumplidas. (Cuando se escribía esto recién estaba el ferrocarril en Alausí.)"*

ARCHER HARMAN.

Nueva York, Julio 19 de 1902.

Sr. Gral. Eloy Alfaro,

Guayaquil, Ecuador.

Mi querido General:

Con el mayor placer he tenido la satisfacción de recibir la muy apreciable de Ud. de Junio 23, la que merece mi más distinguida consideración.

Hay verdaderamente dos clases de gentes en el mundo; la una, que comprende aquellas personas que hacen, llevando á la práctica, todo lo mejor posible en beneficio general; y la otra, en gran mayoría, que nada hacen y por el contrario emplean su tiempo abusando o intrigando contra los que cumplen su misión llenando sus deberes y obligaciones. Ud. y yo hemos hecho hasta ahora todos los esfuerzos posibles en favor del Ecuador, y mientras vivamos seguiremos, estoy seguro, mostrando nuestro anhelo por hacer mucho más a pesar de los denuestos sin límites. Estoy tan acostumbrado a ser vilipendiado, que si por cualquier motivo cesaran esas maldiciones, me sentiría aterrado temiendo que algo grave me sucediera.

Comprendo que está Ud. contrariado por las intrigas de cierta gentuza que quieren echar sombras sobre su carácter y reputación, pero, mi querido general, sus obras vivirán y serán bendecidas, mientras que esa gente y sus generaciones vivirán olvidadas; y es mi más firme convicción que las obras llevadas adelante por Ud., por destino de la Providencia, aun no están cumplidas y que las múltiples intrigas que se han levantado sobre su reputación pasarán muy pronto. (1)

Sivewright y los accionistas Ingleses rehusan proveer con más dinero, así que estoy yo solo obligado a cargar con el peso de la Empresa del ferrocarril. Mis tareas, en todas circunstancias han sido muy pesadas, pero Vd. mejor que nadie sabe que estamos rodeados de enemigos, en New York y en el Ecuador, tanto el ferrocarril, como el Gobierno liberal del Ecuador y yo. Estas gentes de Londres y New York no han vacilado en lanzar toda especie calumniosa para desacreditar la obra del ferrocarril y á mí mismo, procurando evitar que consiga los fondos necesarios para continuar los trabajos. Pero, hasta ahora, ellos han sido impotentes para perjudicarme e imposibilitarme de conseguir dinero para la continuación de la obra. Los accionistas Ingleses, por cruzarse de brazos, por rehusar proveer de dinero y por negarse a ayudar mis esfuerzos para conseguirlo, me han obligado a traspasar las oficinas de la Compañía de Londres a New York, pero los enemigos de la Empresa se han confabulado aquí casi como en Londres, y mientras el Gobierno proveía el dinero para pagar los intereses de Julio, no se proveían los fondos suficientes para pagar la suma adeudada el 1 de Julio por cuenta del fondo de reserva. Los corredores y cambistas Ingleses han tomado esta circunstancia como una incorrección y las cotizaciones de los bonos del ferrocarril en la Bolsa de Londres han caído desde Julio 1, de 80 a 47% de su valor, y esta circunstancia ha aumentado mis angustias. Al mismo tiempo yo he luchado para mantener a la Compañía del Ferrocarril libre de deudas, y hoy la Compañía no debe un solo *dollar*, y quedo esperando por momentos un cable del Mayor Harman anunciándome que se ha conseguido completar el ferrocarril hasta Alausí. No me anticipo a creer que me venga algún desahogo con esta noticia; los enemigos de la Compañía en Londres y New York han vaticinado hace tiempo que nosotros nunca llevaríamos los rieles a Alausí, pero hacen 6 ú 8 semanas que se convencieron que era un hecho el trabajo hacia Alausí y entonces cambiaron sus aserciones y aseguran que no llegaremos a Guamote. Una vez los rieles en Guamote tengo la evidencia que hablarán sobre su enorme costo y además que nunca avanzaremos hasta Quito. A pesar de todo lo que se diga, yo confío que si los amigos del Ecuador con-

---

(1) Alfaro vivía entonces en Guayaquil en seria estrechez de recursos y era ayudado en sus gastos personales por unos pocos amigos que aun viven algunos de ellos. Sin embargo, sus enemigos aseguraban que estaba millonario. etc., etc.

O. A.

tinúan apoyándose como hasta aquí, yo puedo asegurar que veremos llegar la locomotora a Quito antes del tiempo que fija el contrato.

La opinión pública en el Ecuador es tan duramente manifiesta contra mí, como no he visto cosa igual; ese público, indudablemente, rehusa darle a Ud. y a mi razón por los enormes esfuerzos que hemos hecho para llevar adelante el ferrocarril, y parece que han perdido de vista que yo he provisto \$9.000,000 oro que se han invertido en la construcción; de estos por lo menos \$6.000,000 oro o sean 12.000,000 sueres que se han gastado en el Ecuador y que los trabajos van en todo tiempo en más o menos progreso. Es imposible para mí o para la Compañía del Ferrocarril consentir ahora en ninguna reforma o cambio del contrato existente entre el Ferrocarril y el Gobierno, porque la Compañía ha vendido unos 7.000,000 oro bonos del ferrocarril y del Gobierno, y esos bonos están regados entre Gran Bretaña y Estados Unidos y no se podría hacer cambio en el Contrato sin el consentimiento de cada uno de los tenedores de esos bonos.

Anoto con placer que Ud. me dice, que una vez que el ferrocarril llégue a Alausí, el País quedará tranquilo y satisfecho y que los enemigos de Ud. dejarán de atacarlo. Ruego y espero que esto sea verdad y que sus ideas sean cumplidas, pero yo opino que aun con el ferrocarril hasta Alausí siempre seguirán los ataques sobre Ud. y sobre mí tanto en Guayaquil como en Londres y New York; mi querido General, la clase de gente que ataca a la Compañía nunca se cansará; Ud. oirá que cuando lleguemos a Alausí, ellos jurarán que hemos fracasado antes de llegar a Guamote; una vez en Guamote ellos volverán a jurar que no alcanzaremos a Riobamba; cuando en Riobamba será Ambato, Latacunga o algún otro lugar; y si somos afortunados de vivir y proveer el dinero para concluir el ferrocarril hasta Quito, las mismas gentes serán persistentes en jurar que hemos arruinado al País o alguna otra cosa por el estilo. Es la excepción cuando un hombre gana crédito durante su vida por hechos cumplidos.

Con mucho placer me impongo que el Dr. Freile es aun un amigo del ferrocarril y que la Compañía recibe su ayuda. Teniendo la amistad de tales personas como el Dr. Freile y Ud. tengo asegurada la amistad de muchos otros.

Los negocios de la Compañía en general están ahora en mejor pié que en los 12 meses últimos. Espero dejar Nueva York en Agosto 5 para el Ecuador y permanecer allí varios meses.

Sírvase presentar mis recuerdos a su familia y mis cariños al "Coronel" Colón Alfaro.

Con mis respetos para Ud. soy su sincero amigo,

(fdo.) ARCHER HARMAN.