

1276

E-93  
PUYO

BIBLIOTECA NACIONAL
105
17
36
Quito-Ecuador

www.flacsoandes.edu.ec

PARA LA HISTORIA

G. 20

# RECTIFICACION

DE LA

## Línea Férrea de Riobamba

*"Riobambenos residentes  
en la Capital"*



QUITO

IMPRESA NACIONAL

1918

---

---

RECTIFICACION DE LA LÍNEA FÉRREA  
DE RIOBAMBA

---

---

*Envío de la Imprenta Nacional  
9 de Julio de 1918*

## PARA LA HISTORIA DE RIOBAMBA

---

TODO pueblo tiene su historia. Y en sus páginas debemos anotar cuidadosamente y con austera verdad tanto sus días de dolor como sus horas de gloria, para no hallarnos en ninguno de los casos puntualizados por un eminente estadista cuando dijo: «El pueblo que olvida su pasado sin quererlo, está compuesto de idiotas; y el que lo olvida voluntariamente, está compuesto de villanos».

En la historia de Riobamba, marcadas están sus primeras páginas de vida y de progreso, con el nombre de sus sabios, con los cantos de sus poetas, con la sangre de sus héroes, con la idiosincracia de sus hijos altivos y buenos.

Pero Riobamba, en las luchas por su vida y por su engrandecimiento, ha tenido también, como todo pueblo, sus fracasos y sus días de dolor; ora por la injusticia de los Gobiernos, ora por los errores de sus propios hijos. Y como la historia debe recoger, para sus páginas posteriores, el mayor acopio de detalles que digan relación a la vida de este

pueblo, queremos apuntar aquí, siquiera sea só-  
meramente, los datos relativos a una de sus prin-  
cipales épocas, esto es, a la rectificación de su línea  
férrea.

Muchos de los principales documentos que  
comprueban la actuación de los hijos de Riobamba  
a este respecto, consignados están en el folleto que  
con el título de « El ferrocarril de Riobamba y la  
revolución del 1º de Enero de 1906 » publicó en  
Noviembre del mismo año, el Sr. Dn. J. Adalberto  
Araujo.

Mas, para que los antecedentes de tan deba-  
tido asunto, sean conocidos por quienes los ignoran  
y recordados por quienes los conocen, repetiremos  
hoy lo que dijimos en el mes de Marzo de 1917 en  
una colaboración remitida al bisemanario « Los An-  
des », de Riobamba :

.....

« La Legislatura del año de 1900 haciendo, qui-  
zá, el único acto de justicia que Riobamba ha re-  
cibido en su favor, de los Poderes públicos, obligó  
a la Compañía constructora del ferrocarril de Gua-  
yaquil a Quito, que la línea principal pasara por  
la ciudad de Riobamba. La Compañía formada  
con los hijos del dólar, para escarnio de esta infeliz  
República, hizo befa de esta Ley por miras de lucro  
personal, apoyada en la debilidad del Ejecutivo.

En la segunda mitad del año de 1905, la es-  
pectación del pueblo riobambeño era excitante,  
pues, por el trazado de la línea férrea que avanza-  
ba de Colta hacia Luisa, se veía que la empresa  
ferrocarrilera, quebrantando las principales obli-  
gaciones del respectivo contrato, burlaba el dere-  
cho de Riobamba y arrojaba un sangriento saliva-  
zo a la faz de la Nación, haciendo de la Ley un  
mito. En estos mismos días; tocó en esta ciudad  
el señor don Lizardo García que marchaba a la Ca-

pital para hacerse cargo de la primera Magistratura. Congregado el pueblo en la plaza de la Concepción, exigió que el señor García se asomara a una de las ventanas de su alojamiento. Así sucedió; y entonces, con toda sinceridad y franqueza, se le manifestó: que aun cuando su candidatura a la Presidencia de la República no había sido de la simpatía de los riobambeños, podía él contar con su adhesión, siempre que, mirando por la honra de la Nación y por los derechos de Riobamba, obligase a la Compañía a respetar la Ley y a cumplir con las estipulaciones del Contrato. Pero que, en caso contrario, Riobamba se levantaría como un solo hombre para derrocarlo del Poder.

El señor García manifestó que reconocía el justo derecho que asistía a Riobamba y que la Ley se cumpliría.

Sin embargo, el trazo de la línea continuaba hacia la Capital, arrancándose un simple ramal de Luisa para Riobamba y el Gobierno no sólo veía impasible esta punible infracción de parte de la Compañía constructora, sino que, de acuerdo con ella, cometía una nueva farsa suscribiendo en Setiembre de 1905 un Contrato en virtud del cual Harman se obligaba a trasladar; en el plazo de dos meses, la estación establecida en Colta, a Riobamba; trasladar también a esta ciudad, todos los principales talleres que la Compañía tenía en Durán; radicar en ella, definitivamente, todas las oficinas principales de administración y que todos los trenes ordinarios o expresos, de pasajeros y de carga pasarían por la ciudad de Riobamba. El Gobierno debía retener la suma de cincuenta mil dólares en garantía del cumplimiento de este contrato por parte de la Compañía, cantidad que debía quedar en beneficio exclusivo de la Municipalidad del cantón Riobamba en caso de no cumplirse cualquiera de las cláusulas del mencionado contrato.

Corrieron los días y ni el contrato se cumplió ni la multa se hizo efectiva. Con esta nueva burla, los riobambeños juzgaron inaplazable el cumplimiento de la promesa que en meses anteriores hicieron al señor García.

En este estado las cosas, el 23 de Diciembre tocó en esta ciudad el General don Eloy Alfaro quien, con halagadoras ofertas en favor de Riobamba, supo explotar para sí, el civismo y buena fe de los jóvenes liberales.

En los días subsiguientes se hicieron los preparativos y al amanecer el 1º de Enero de 1906 se atacó al Cuartel del Batallón «Quito»; que hacía la guarnición de la plaza de Riobamba. Y aun cuando cuatro días después de este triunfo, los riobambeños, en lucha descomunamente desigual, fueron destrozados en las quiebras de «Bellavista» probaron que el sacrificio de la propia existencia lo consideraban pequeño en aras del patriotismo y en defensa del porvenir de sus hijos.

El primer paso estaba dado. La chispa revolucionaria encendió una hoguera en otros puntos de la República, y antes de veinte días había desaparecido el Gobierno del señor García y el General Alfaro se hacía cargo de la Jefatura Suprema de la Nación.

La sangre generosa del patriotismo había empapado el suelo de la contienda; los cadáveres de heroicos riobambeños, como los de los Gallegos, Chiriboga, Baquero, Granizo y otros, habían servido de peldaño para que Alfaro escalara de nuevo el Poder, pero, sus halagadoras promesas se perdían, al andar de los días, envueltas en el negro manto de la ingratitud y del olvido.

Los que ejercían los principales cargos públicos en la provincia del Chimborazo eran, por fortuna, todos riobambeños, y al mirar nuevamente burlados los derechos de su suelo natal, probaron,

una vez más, que si en sus pechos anidaba el denuedo, lo mantenían dentro del marco de la dignidad e independencia, arrojando a la cara del Ejecutivo sus empleos, en una colectiva renuncia suscrita por los señores J. Adalberto Araujo, Comandante de Armas de la Provincia.—Rafael M<sup>a</sup> Dávalos, Jefe Político del Cantón.—Octavio Mancheno, Intendente General de Policía.—Ricardo Zambrano, Primer Jefe del Batallón «Vencedores del Chimborazo».—Luis F. Pinto, Tercer Jefe del mismo.—Virgilio Mancheno, Guarda Parque del mismo.—Ángel F. Araujo, Primer Jefe del Batallón «Riobamba».—Luis F. Granizo, Primer Comisario Nacional.—Luis F. Chiriboga, Segundo Comisario Nacional.—Virgilio Poveda, Secretario de la Intendencia.

Desligados así los riobambeños, de todo nexo con el Gobierno, resolvieron guardar silencio hasta mejor ocasión, ora porque consideraban que la rectificación de la línea demandaría fuertes gastos al exangüe Tesoro Nacional, ora porque el servicio ordinario de trenes se hacía tocando en Riobamba, por la línea defectuosa arrancada desde Luisa.

En el año de 1915, la prensa capitalina anunció la resolución que la Compañía había tomado de establecer el tráfico directo de trenes entre Guayaquil y Quito. Este anuncio causó justa alarma en el pueblo riobambeño ».

La Representación del Chimborazo, compuesta entonces por los Senadores Sres. Carlos Larrea D. y Reinaldo Dávalos y por los Diputados Sres. Carlos Zambrano O., Pedro Dávalos, Dr. Francisco Yerovi y Coronel Ángel F. Araujo, formuló el correspondiente Proyecto de Ley que, reconociendo los derechos de Riobamba, señalase fondos especiales para la obra. Tal Proyecto debía ser presen-

tado ante el Congreso que en esos mismos días había inaugurado sus sesiones. Como la Representación del Chimborazo conocía las resistencias que oponían a la ejecución de la obra, las demás provincias que con ésta se creían perjudicadas en sus intereses, concretó sus primeros pasos a preparar el terreno, allanando los obstáculos que podían presentarse, y llevando al convencimiento de los Legisladores la justicia que asistía a Riobamba. Manifestó a la juventud y pueblo riobambeños la necesidad de organizar Comités Patrióticos que apoyaran sus labores. Provocó una conferencia con el Superintendente de la Compañía ferrocarrilera para arreglar estipulaciones. Solicitó y consiguió el apoyo del Sr. General Dn. Leonidas Plaza, Jefe del Ejecutivo. Solicitó y consiguió el apoyo del Presidente del Senado, Dr. Alfredo Baquerizo, actual Jefe del Estado, y del Presidente de la Cámara de Diputados, Dr. Manuel Cabeza de Vaca.

Con estos preliminares, estipulado ya el precio de la obra con el Presidente de la misma Compañía del Ferrocarril, que debía ser la constructora, y alentada por el laudable entusiasmo desplegado en favor de Riobamba por los Sres. Enrique Bustamante y Dr. Antonino Sáenz, Secretarios de las Cámaras, y de todos los riobambeños residentes en esta Capital, especialmente del Dr. Alberto Larrea Ch., que entonces desempeñaba la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda, la Diputación presentó el Proyecto de Ley ante la Cámara de Diputados.

El 8 de Setiembre, los Representantes del Chimborazo recibieron la siguiente comunicación :



«Riobamba, 8 de setiembre de 1915.

Señores Cónonel D. Angel F. Araujo, D. Pedro Dávalos, D. Carlos A. Zambrano y Dr. D. Juan F. Yerovi, Diputados por la provincia del Chimborazo.—Quito.

Nos es sumamente grato, al par que honroso, ratificar nuestro telegrama de hoy, en el cual dimos cuenta a Uds. de que anoche se reunió un grupo de riobambeños, con el objeto de constituir un Directorio que laborase por conseguir que se hiciera práctico el patriótico proyecto de Uds., en orden a la rectificación de la línea férrea, a fin de que el servicio de trenes directos no perjudique las legítimas aspiraciones de nuestra hermosa ciudad.

Fue elegido el siguiente personal:

Director, Sr. Ramón Puyol.—Vocales: Sres. Dr. Agustín T. Rodríguez, Vicente Antonio Costales y Dr. Carlos Moreano M.—Secretario, Sr. José M. Dávalos V.

Este Directorio tiene el carácter de provisional, y uno de sus primeros pasos, será el organizar un Directorio definitivo, con los mejores elementos, a fin de apoyar a Uds. de una manera práctica y eficaz.

Nos suscribimos de Uds., con las mejores consideraciones, Attos. y SS. SS.

*Ramón Puyol.—José M. Dávalos».*

De la definitiva organización del Directorio sólo tuvo conocimiento la Representación, por un telegrama particular dirigido al Senador Sr. Larrea Donoso. Y el 15 del mismo mes, recibió la siguiente comunicación :

«República del Ecuador.—Presidencia del Comité Patriótico del Chimborazo.—Riobamba, Stbre. 15 de 1915.

Señores Senadores Reinaldo N. Dávalos y Carlos Larrea Donoso; Diputados Angel F. Araujo, J. F. Yerovi, C. A. Zambrano y Pedro Dávalos.—Quito.

Hoy dirigimos a Uds. el siguiente telegrama que confirmamos:

“El Directorio deplora que un error de concepto haya herido la susceptibilidad de la distinguida Representación del Chimborazo, cuyo empeño en pro de la rectifica-

ción de la línea férrea reconoce y aplaude. El telegrama de la Presidencia al señor Senador Larrea Donoso, lo consideramos como para todos nuestros representantes. Excusen nuestro error.—Nuestros propósitos están en armonía con los de Uds. y, para cumplir el encargo del comicio popular del domingo, sometemos a la consideración de Uds. la siguiente reforma a los artículos 3º y 5º del proyecto que han formulado y que cursa en la Cámara de Diputados.—El Art. 3º diría así: Destínase a la ejecución de esta obra:—1º El total de los fondos asignados por el Decreto Legislativo de 28 de octubre de 1913 a la construcción de un camino de Riobamba al Morona;—2º El uno por mil sobre los predios urbanos, cuyo valor exceda de mil sucres en la ciudad de Riobamba y en las cabeceras de los cantones Guano, Colta y Alausí;—3º Un sucre por cada quintal de sal que se introduzca para la venta o el consumo en la provincia del Chimborazo;—4º Todos los fondos destinados para la obra de agua potable, en el Decreto Legislativo sancionado el 14 de febrero de 1907.—El Art. 5º diría así:—Pagado que sea el valor de la nueva línea, los fondos que se destinan a su construcción, pasarán a prestar los siguientes servicios:—a) Los del número primero del Art. 3º a la construcción del camino carretero que parta de la provincia del Chimborazo a la Región Oriental;—b) Los de los números segundo, tercero y cuarto, para la canalización de Riobamba, obra cuya administración correrá a cargo del Municipio de este cantón. Ratificamos por correo. Reciban nuestro atento saludo.—P. Villagómez.—Delfín B. Treviño.—José Alberto Donoso.—Alfredo Monge.—Virgilio Chiriboga.—J. M. Dávalos”.

Si Uds. aceptan esta reforma, trabajada por el Directorio, sírvanse darle el curso que tengan por conveniente.

Con distinguidas consideraciones, somos de Uds. obsecuentes y SS. SS.

*P. Villagómez.—Delfín B. Treviño.—José Alberto Donoso. Alfredo Monge. V. Chiriboga.—J. M. Dávalos V., Secretario».*

La contestación de los Representantes al oficio anterior, fue la siguiente :

«Señor Presidente y más miembros del Directorio del “Comité Patriótico del Chimborazo”.

Es muy grato para la Representación del Chimborazo, que el nunca desmentido patriotismo de los Riobambeños se haya manifestado de manera tan altamente honrada y digna, con ocasión de nuestras labores en orden a conseguir que el Congreso decreta la rectificación de la línea férrea; en forma tal, que asegure el tráfico directo de todos los trenes por la ciudad cuyo progreso y engrandecimiento constituyen nuestro mayor anhelo.

Convencidos de la importancia de cuantas indicaciones pudieran hacernos los distinguidos miembros de ese Comité; hemos estudiado detenidamente las que, al Proyecto de Decreto presentado por nosotros, se sirven hacer en lo relativo a los artículos tercero y quinto de dicho Proyecto. Refiriéndonos a ellas, creemos del caso manifestarles: 1º La Representación del Chimborazo, después de discutirlo serenamente, resolvió no optar por ningún gravamen nuevo que hiciera más difícil la situación económica de nuestro pueblo; teniendo en cuenta que pesa ya fuertes gravámenes sobre los propietarios y que cualquiera nuevo impuesto no sería bien aceptado ni por la mayoría de los contribuyentes ni por las Cámaras Legislativas, absolutamente adversas a esa clase de recursos, aunque su objeto sea de grande interés.

2º No sería posible obtener jamás ni el asentimiento de las Cámaras ni la sanción del Ejecutivo a un Decreto que establezca un gravamen sobre la introducción de la sal, artículo de monopolio del Estado y sobre el cual no cabe gravamen alguno.

3º Tampoco consideramos aceptable la asignación de los fondos a que se refiere el Decreto de 14 de febrero de 1907, por cuanto dichos fondos están destinados, casi en su totalidad, por Decretos anteriores y posteriores al referido, a la construcción del Ferrocarril de Huigra a Cuenca, y sería imposible, a más de injusto, obtener que se deroguen.

4º Por último, según informes obtenidos en el Ministerio de Hacienda, los cinco centavos sobre cada litro de aguardiente almacenado, producen no menos de cien mil sucres anuales; la venta de mercaderías abandonadas, no menos de cuarenta mil sucres; de modo que, sin tener en cuenta las otras asignaciones, se contará con ciento cuarenta a ciento cincuenta mil sucres anuales que son más que suficientes para la realización de la obra.

De pretender se destinen todos los fondos indicados en el telegrama de Uds., provocaríamos quizá invencible

resistencia para la aprobación del Proyecto y para su sanción por el Ejecutivo.

Con sentimientos de la más alta consideración, nos suscribimos de Uds. Attos. SS. SS.

(f.) *Carlos Larrea D.—Reinaldo Dávalos.—Carlos Zambrano O.—Angel F. Araujo.—Francisco Yerovi.—Pedro Dávalos.*

El Proyecto siguió el curso legal ante las Cámaras. Los miembros de la Representación Nacional, con laudable probidad, ladeando quizás intereses particulares de las demás provincias, acataron la justicia que tenía Riobamba y, aprobando por unanimidad el aludido Proyecto, lo convirtieron en Ley de la República.

Pero este verdadero triunfo de la Representación del Chimborazo parece que no satisfizo a las exigencias patrióticas del pueblo riobambeño, a juzgar por la indiferencia con que tal actuación se recibió tanto por el Comité como por el Municipio de entonces, pues éste ni siquiera cumplió con lo prescrito en el Art. 9º del Decreto Legislativo, como se verá por los documentos que insertamos a continuación.

El 12 de Noviembre, el Coronel Dn. Angel F. Araujo dirigió la siguiente esquila particular al Sr. Dr. Modesto Peñaherrera, Ministro de Obras Públicas :

«Riobamba, Noviembre 12 de 1915.

Señor Dr. Dn. Modesto Peñaherrera

Quito

Muy estimado señor y amigo:

Como no queremos ni podemos consentir en que el resultado de nuestra proficua labor en las Cámaras, para la aprobación unánime del Decreto que ordena la rectificación de la línea férrea de San Juan Chico a Riobamba, sea una nueva burla que se aumenta a las innumerables

que la Compañía ha hecho de sus obligaciones, con mengua de los intereses y derechos del pueblo riobambeño y de la dignidad misma de la Nación, suplicamos a Ud. se digne hacernos saber el estado en que se encuentran las gestiones relativas a la celebración de la Escritura del Contrato pertinente. Nosotros, para emprender la labor reivindicadora de los derechos de Riobamba, consultamos primero con la misma Compañía y ésta nos manifestó que no encontraba inconveniente para tomar a su cargo la obra, solicitamos también el parecer del Ejecutivo, y éste, convencido de la justicia, nos ofreció su apoyo. Las Cámaras, penetradas también de la justicia y del derecho que asistía a Riobamba, dictaron la Ley, y aquí terminó todo.

Que los trabajos se inicien en el próximo año con la recaudación de los fondos que suministrará el acumulo de aguardientes en la República, está bien; pero que hasta hoy no se proceda a la celebración del respectivo contrato, empieza ya a suscitar nuevas dudas y suspicacias en este pueblo.

Es por esto que me tomo la libertad de dirigir a Ud. la presente, encareciéndole se digne hacernos saber lo que haya al respecto.

Con sentimientos de la más alta consideración, me repito de Ud. su amigo y S. S.,

A. F. A. »

«Ministerio de lo Interior.—Particular.—Quito, a 16 de Noviembre de 1915.

Señor Dn. Angel F. Araujo.—Riobamba.

Muy estimado amigo:

Doy respuesta a la comunicación de Ud. de 12 de este mes. Tan luego como se promulgó el Decreto sobre rectificación de la línea por Riobamba, me dirigí a la Compañía del Ferrocarril, la que me contestó como verá Ud. en la hoja que remito adjunta. Además, me he dirigido al Ministerio de Hacienda preguntándole por los fondos con que se cuenta para la obra. Por lo pronto, creo que sólo hasta Marzo o Abril del año próximo se podrá reunir los fondos del acumulo de aguardientes, y ya ve Ud. por la contestación que da la Compañía que

los estudios sólo pueden principiarse cuando se le dé aviso de hallarse listos los fondos necesarios para ello. Además, Ud. verá en la misma respuesta las restricciones que principia por oponer la Compañía. Sobre todo esto, debo decir a Ud. que hasta hoy el Municipio de Riobamba ha enviado la terna para el nombramiento de Colector especial.

Soy de Ud. atto. amigo y S. S.,

*Modesto A. Peñaherrera.*»

«The Guayaquil and Quito Railway Company.—Quito,  
Noviembre 6 de 1915.

Señor Ministro de Obras Públicas.—Ciudad.

Señor Ministro:

Hemos sido favorecidos con el muy atento oficio de Ud., N<sup>o</sup> 554, en que se digna incluirnos el Decreto Legislativo que autoriza al Ejecutivo para que contrate con la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, la construcción de una línea férrea desde un punto en la actual, cerca de San Juan Chico a la ciudad de Riobamba.

En contestación, nos permitimos manifestar a Ud. que a la Compañía le sería muy grato hacer la obra que Ud. nos la insinúa en condiciones convenientes; complaciendo de esta manera en sus aspiraciones a los habitantes de Riobamba.

Los estudios y la formación de los planos relativos a la localización de esta nueva línea podrían, en tal caso, principiar tan pronto como Ud. se digne avisarnos que están listos los fondos necesarios para ello; y después de hechos tales estudios, discentiríamos las bases del contrato.

En cuanto a la supresión y consiguiente abandono de la línea que actualmente existe entre San Juan Chico y Luisa, a que se refiere el Art. 8 del expresado Decreto Legislativo, tenemos el sentimiento de manifestar a Ud. que la Compañía del Ferrocarril no tiene facultad para acceder a ello, por tener hipotecada la totalidad del ferrocarril de Guayaquil a Quito a favor de The United States Mortgage and Trust Company y de The Windsor Trust Company, como Ud. lo sabe, y de haberse comprometido, en los respectivos contratos, a no disponer de

parte alguna de sus propiedades o pertenencias, especialmente de las inmuebles.

Del Sr. Ministro, muy atentos y respetuosos servidores,

p. p. The Guayaquil and Quito Railway Company.—  
(f) *E. H. Norton*, Presidente.

Es copia.—El Subsecretario, *Nicolás Jiménez*.»

En vista de estos documentos y por gestiones del mismo Coronel Araujo, según datos que hemos tomado, el Concejo Cantonal remitió la respectiva terna, en la cual figuraba el nombre del Sr. Dn. Isidoro Cordovez, a cuyo favor se expidió por el Ministerio el nombramiento de Colector especial. Este caballero, por motivos que ignoramos, no llegó a tomar posesión del cargo, ni el Concejo volvió a preocuparse del asunto, dando por resultado el que todos los fondos pertenecientes a la obra de la rectificación y recaudados en el año de 1916, ingresasen al Tesoro Nacional y corriesen la misma suerte que corrieron casi todas las rentas nacionales, que fueron destinadas a cubrir con ellas las más urgentes necesidades del Estado.

En el año de 1917, volvieron a renacer en el ánimo de los riobambeños las exigencias patrióticas respecto al cumplimiento del Decreto Legislativo expedido en 1915. Entonces fue cuando «Los Andes» y el «Observador», periódicos riobambeños, apoyados por «El Comercio» de esta Capital, salieron al frente de la prensa opositora a la ejecución de la obra y sostuvieron con tesón los derechos de Riobamba, en el campo de la discusión.

Se iniciaron comicios populares; se reorganizó el Comité Patriótico; se organizaron otros bajo la dependencia del Principal, y el fuego santo del civismo prendió los ánimos hasta llevarlos al delirio, como lo manifiestan los posteriores documentos.

El 17 de Junio del ya citado año de 1917, se organizó un imponente Meeting, que por medio del Directorio Patriótico dictó las siguientes Conclusiones.

### «CONCLUSIONES DEL GRAN MEETING

Presentadas al señor Gobernador de la provincia, para que se sirva transmitir las a los señores Presidente de la República y Ministros de Obras Públicas y de Hacienda.

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

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

3<sup>a</sup>—Que, devuelta la mencionada cantidad, el Poder Ejecutivo contrate con la «Guayaquil and Quito Railway Co.» la inmediata construcción de la línea férrea de que habla el Decreto Legislativo sancionado el 2 de Octubre de 1915, ya que los Poderes Públicos están obligados a mirar por el porvenir de los pueblos, garantizando sus derechos y protegiendo sus justas aspiraciones de progreso, lo cual sirvió de fundamento al mencionado Decreto.

*Riobamba, 17 de Junio de 1917.*

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

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

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

NOTA:—El I. Concejo Municipal de este Cantón, en Acuerdo especial, se adhirió a las anteriores conclusiones. Lo propio han hecho los I. Municipios de Guano, Colta y Alausí».



En el mes de Agosto, la Representación del Chimborazo ante el Congreso Nacional, compuesta entonces por los Senadores Sres. Carlos Larrea D. y el Coronel Angel F. Araujo y por los Diputados Sres. Alberto Donoso Cobo, Dr. Angel Sáenz, Leonardo Dávalos y Genaro Ricaurte, apenas llegada a la Capital, cumpliendo con su cívico deber y en pro de las justas aspiraciones y derechos de sus representados, inició sus trabajos, a fin de conseguir se llevaran a la práctica las disposiciones del Decreto Legislativo de 1915.

Provocó nuevas conferencias con el Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur y consiguio de éste conviniera en llevar a cabo la ejecución de la obra siempre que se asignara en el Presupuesto Nacional la partida correspondiente para sufragar los gastos proporcionales a los trabajos que se ejecutaren.

El Ministro de Hacienda, Sr. Dn. Miguel Hurtado, debía presentar en esos mismos días el proyecto de Presupuesto ante las Cámaras; la Representación acudió a él en demanda de la constancia de la pertinente asignación. El Señor Ministro, a pesar de observar las dificultades que se presentaban para el equilibrio del proyecto, con hidalguía recomendable ofreció que en éste figuraría la suma de \$ 50.000 como asignación para la mentada obra. Los representantes, no satisfechos aún con tal ofrecimiento, acudieron al Jefe del Estado, Dr. Alfredo Baquerizo Moreno, quien, probando una vez más su buena voluntad en favor de la justa aspiración de Riobamba, ordenó a su Ministro hiciese constar la asignación de \$ 100.000 anuales. Enterado de estos datos el Presidente de la Compañía del Ferrocarril, manifestó que esperaba que el Ejecutivo le remitiese la correspondiente Minuta para la celebración del respectivo Contrato.

Estos pormenores se comunicaron a Riobamba. El Comité guardó completo silencio. El periódico "Los Andes" publicó tal noticia comentándola favorablemente. Y "El Observador" lanzó el siguiente editorial, en su edición del 17 del mismo mes de Agosto:

#### « RIOBAMBA Y EL FERROCARRIL

De grande expectación es para Riobamba la reunión del actual Congreso, por lo que importa la rectificación de la línea férrea, a la Nación toda y a los intereses de vida o muerte de la provincia del Chimborazo.

En el proceso de las reclamaciones que todas las clases sociales, sin distinción de colores políticos y sin discrepancia, han dirigido al Gobierno en demanda del cumplimiento de las leyes de la República a este respecto, hemos visto la moderación y cordura de nuestro pueblo, en sus manifestaciones tendientes a la defensa de sus derechos e intereses seccionales, demostrando que no pide más de lo que se le debe en justicia, y desvaneciendo los erróneos conceptos lanzados por ciertos órganos de la prensa, en contra de esa justicia y en beneficio particular e inapreciable de los pasajeros.

La campaña de la prensa local contra los descontentos de fuera, se ha basado en principios de Derecho Público, para probar que los trenes directos por Luisa, aun sin leyes especiales que les prohíben, afectarían a los intereses generales económicos de la Nación, restando de éstos el incremento de riqueza y bienestar de la capital del Chimborazo. Y luego hemos guardado silencio, como fieles intérpretes de la opinión sensata de este pueblo, hasta estos días, en que el Congreso va a tomar de su cuenta la inmediata reparación del daño inferido con la desviación de la línea, acordando medios eficaces para la provisión de fondos, reformando el Decreto Legislativo de 1915 y prohibiendo los trenes directos, en las condiciones actuales, hallándose pendiente la solución de los anhelos de Riobamba por la rectificación de la línea.

La paralización parcial del servicio de trenes, por el fracaso del agotamiento del combustible, es un incidente que ha surgido para comprobar, con la abrumadora realidad de un hecho de carácter transitorio, cuán insostenible sería la situación económica de Riobamba, relegada para

siempre al ramal, con sólo un tren por semana. Nos informamos menudamente de la verdad del fracaso, y no dimos oídos al comentario de que la falta de carbón era un pretexto para ensayar los trenes directos, porque ésto habría significado una burla sangrienta de nuestras justas reclamaciones. Nuestra reserva acalló la alarma popular, que habría estallado furibunda a las puertas del Congreso.

No dejó de preocupar a nuestro pueblo, para dar asidero a ese comentario, el antecedente del paso a hurtadillas del señor Presidente a su regreso de las islas *encantadas*, sin entrar en esta ciudad, acaso con el deliberado propósito de rehuír compromisos. Pero ni eso, ni el silencio sobre la obra de la rectificación de la línea, en el informe del señor Ministro doctor Ayora a las Cámaras Legislativas, han influido en los riobambeños, para no dar crédito a la causa accidental de la paralización del servicio ordinario de los trenes. Lo que prueba que procede Riobamba de buena fe y que no desconfía del éxito de sus razonables gestiones.

Y a propósito del informe del Dr. Ayora, ¿del imperio de qué *leyes* nos habla, y de qué responsabilidad ante el porvenir y ante la historia, si no da cuenta de cómo el Ejecutivo cumple con los deberes anexos a unas cuantas leyes sobre el Ferrocarril del Sur? ¿Cómo afianzará el imperio definitivo de esas leyes, quien las olvida a la hora presente? Nosotros le interpelamos ante el Tribunal de la opinión pública, ante la Nación y ante ese porvenir y esa Historia, ya que no podemos hacerlo (que bien lo merece) ante el Congreso, por la omisión intencional o descuido culpable de esas leyes. ¿O es que el Dr. Ayora, desde que es Ministro de Obras Públicas, no considera que tienen imperio para la Nación, ni para el Gobierno, las leyes de ese Ferrocarril, relacionadas con los intereses de Riobamba?

De este sopor producido por la atmósfera ministerial, le van sacando los representantes de esta provincia.

Se nos anuncia que el Ministro de Hacienda ha ofrecido hacer figurar en el presupuesto una partida de fondos para la obra. ¡Vaya con el ofrecimiento! No son los Ministros los árbitros del presupuesto: es el Congreso el que da esa Ley. Nuestra Diputación se cuidará más de la reforma del Decreto Legislativo de 1915, que del Presupuesto, para asegurar los fondos, porque bien puede no sancionarse éste y quedar vigente el mismo que ahora ri-

ge, y entonces ¡adiós ofrecimientos! Es una advertencia que nos permitimos hacer a nuestros representantes.

Lo práctico, lo que ha de valer, es la reforma del antedicho Decreto.

En primer término, asegurar en él los fondos, para que haya una ley especial que prevalezca sobre la general, prescribiendo y sancionando responsabilidades para la seguridad de ellos.

En segundo lugar, más amplitud de medios para que el Ejecutivo cumpla con la ley. O contrata con la Compañía del Ferrocarril del Sur, o con cualquiera otra, o autoriza al Municipio de Riobamba celebrar el contrato, o exige el cumplimiento de lo mandado en el Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900 y lo pactado en el contrato adicional de 21 de Septiembre de 1905; pues tal como está concebido ahora el Decreto de 1915, el Ejecutivo sólo puede contratar con la Compañía del mismísimo Ferrocarril del Sur, opuesta a nuestros intereses, quedando en impotencia de realizar la obra, si élla no entra en este compromiso, como que no entrará, y más le conviene este Decreto que todos sus contratos y leyes anteriores.

El Congreso sancionará las reformas y tendrá presente para ésto el informe de la Comisión 2ª de Obras Públicas de la Cámara de Diputados de 1915, firmado por los HH. D. Pompeyo Hidalgo, D. J. M. Carrión y D. M. Sergio Madero que, sin comentar «los motivos que hubiese tenido la Compañía *para no cumplir* sus compromisos, y el Gobierno, *para mirar imposible* la transgresión de leyes vigentes y contratos válidamente celebrados», reconoce que la rectificación de la línea «tiende sólo a la *justa* aspiración de *hacer efectivo un derecho*. Si a ésto se agrega, dice que el objeto primordial de los ferrocarriles es *acortar* las distancias y *fomentar* las relaciones económicas y sociales, habrá de convenir esta H. Cámara en la necesidad de dar curso constitucional al Proyecto.

¡Qué hermoso ejemplo de justicia y de ciencia, y qué contraste con la preterición ministerial!»

Emitidos tales conceptos por un periódico cuyo Director era el Secretario del Comité Patriótico, se manifestaba bien claro que no había sido de la aprobación de dicho Comité la labor de los Representantes. Con tal motivo, el Senador Araujo dirigió una carta particular al Dr. Pacífico Villagómez,

Presidente del Comité principal, explicándole las causas que habían motivado el temperamento adoptado por la representación en sus labores y en la que, entre otras cosas, le decía: "Obtenida la fijación de una cuota para la ejecución de la obra, se obtiene: 1º mantener la vigencia de la respectiva Ley; 2º un nuevo reconocimiento por los Poderes Legislativo y Ejecutivo, de los derechos de Riobamba; y 3º asegurar para un futuro no muy lejano, la realización de las aspiraciones de ésta, con la celebración del correspondiente contrato. A pesar del estrecho marco dentro del cual está nivelado el Presupuesto Nacional, se ha obtenido del Ejecutivo, se fijan las siguientes asignaciones:

Para la rectificación de la Línea. . . \$ 100.000

Para la canalización de Riobamba. ,, 50.000"

Pocos días después recibieron los Representantes un destemplado oficio en el que el Comité Principal les manifestaba que había sido aprobado el informe emitido por la respectiva comisión encargada del estudio de la comunicación dirigida por el Senador Coronel Araujo. En dicho informe se reproban las gestiones de la Diputación y se le ordenaba el rechazo de la asignación prometida por el Ejecutivo. Se le insinuaba proceda a una inmediata interpelación ante las Cámaras, a los Ministros de Hacienda y Obras Públicas, provocando la correspondiente censura y se le comunicaba que de no proceder en tal forma, el pueblo de Riobamba desconocería su carácter de representantes de la Provincia. La Representación del Chimborazo miró en el contenido de dicho informe, tan sólo la intemperancia de la fiebre del patriotismo y resolvió no dar contestación alguna al oficio recibido y continuar en sus labores en la mejor forma posible para el éxito de las justas aspiraciones de Riobamba. Únicamente el Coronel Araujo dirigió el siguiente telegrama:

«Sr. Presidente del Comité de Jóvenes:

El tono amenazante empleado a diario, ha rematado la antipatía general por la causa de Riobamba. Me declaro, pues, vencido. Ese pueblo puede justamente negarme su representación y aún eliminarme de su seno como a un miembro inútil. Sin embargo, como el Presupuesto ha sido aprobado ya en segunda discusión, al darse la tercera pediré se elimine la partida asignada, de conformidad con los deseos de esos patrióticos Comités.

*Angel Araujo.»*

La contestación, digna de la general hilaridad que motivó, fué la siguiente:

«Riobamba, a 30 de Agosto de 1917.—Señor Senador Coronel Araujo:

Comité deplora no hayan sido comprendidas sus gestiones, su ataque injustificado, infundado; mayor mesura, moderación, no ha podido exigírsele, ni en periódico, ni en labores, comprende gravedad situación, no pretende presionar Udes. sino colaborar. Excita su patriotismo no se dé por vencido antes haber trabajado. Deseos comités no limitanse supresión partida: ve otros medios conseguir fin. Suplécalle estudie detenidamente comunicaciones junta mixta; ellas no pueden motivar tan subido despecho. Ruégale retire incalificable telegrama.

Presidente, *José María Falconí.»*

Los representantes no cesaron en su empeño y el Ejecutivo, con solícita honradez, trató de cumplir la Ley, como lo comprueban los siguientes documentos:

«MINUTA.—Señor Escribano:—Sírvasse Ud. otorgar en sus Registros de escrituras públicas una en que conste el contrato siguiente:—El Gobierno del Ecuador, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Legislativo de 30 de setiembre de 1915, sobre rectificación del ferrocarril de Guayaquil a Quito en la sección de San Juan Chico a Riobamba, celebra con la Compañía del expresado ferro-

carril y por ella con su representante legal el señor E. H. Norton, el contrato para la expresada rectificación, en los términos que enseguida se expresan:—*a*)—El señor Norton, a nombre y en representación de la Compañía del ferrocarril de Guayaquil a Quito, se compromete a llevar a cabo la construcción de una línea férrea, desde un punto del actual, cerca de San Juan Chico, a la ciudad de Riobamba, a fin de que el tráfico del ferrocarril de Guayaquil a Quito se haga por la nueva línea, pasando necesariamente por aquella ciudad; entendiéndose que este contrato se celebra con expresa reserva de los derechos de la Nación contra la Compañía, por no haber cumplido con lo estipulado al respecto en contratos anteriores:—*b*)—La construcción se hará de conformidad con los planos y especificaciones de la Compañía, con la modificación de que la gradiente será no menor del cuatro por ciento ni mayor del cinco por ciento:—*c*)—El valor total de la obra, que constará del respectivo presupuesto, que debe presentar la Compañía, a más tardar hasta el 30 de noviembre del presente año, para la aprobación del Poder Ejecutivo, lo pagará el Gobierno con la suma que anualmente se señalará en el Presupuesto Nacional para dicha obra, y por cuanto para el próximo año va a señalarse la cantidad de CIEN MIL SUCRES, el Gobierno consignará en cada trimestre la asignación mensual respectiva en uno de los bancos nacionales hasta el completo de la cuota trimestral de veinticinco mil sucres, la misma que será entregada a la Compañía, en parte de pago del precio de los trabajos, al vencimiento de cada trimestre invariablemente:—*d*)—La Compañía tendrá el plazo de cinco años para la conclusión de la obra, a contar desde el 1º de enero de 1918; plazo que podrá ser menor en el caso de que el Gobierno estuviere en la posibilidad de aumentar la asignación de fondos y la Compañía no tuviere inconveniente para acelerar los trabajos en proporción a ese aumento de fondos:—*e*)—Tan pronto como se concluya la construcción de la nueva línea de San Juan Chico a Riobamba, la Compañía del ferrocarril de Guayaquil a Quito quedará obligada a la supresión y consiguiente abandono de la que actualmente existe entre San Juan Chico y Luisa, debiendo conservarse dicha sección como camino carretero o de herradura bajo el cuidado del Gobierno, para cuya reparación se invertirá anualmente la cantidad que fuese necesaria, tomándose de los fondos del camino de Riobamba al Morona:—*f*)—La recepción de la obra se hará por medio del examen e informe de dos peritos nombrados uno por el

Gobierno y otro por la Compañía, peritos que al entrar al desempeño de su cargo, designarán un tercero en discordia, para el caso de discrepancia. El Informe versará sobre la corrección, solidez y estabilidad de todos los trabajos en general y de cada una de sus partes:—g)—El Gobierno y la Compañía se reservan la resolución del punto relativo a la propiedad exclusiva de la nueva línea y al uso de ella, en relación especialmente con los pasajes y fletes.—Ud. se servirá agregar las demás cláusulas de estilo necesarias para la validez de este contrato y la seguridad de los derechos de los contratantes.—The Guayaquil and Quito Railway Co.—Quito, setiembre 4 de 1917.—Sr. Ministro de Obras Públicas.—Ciudad.—Hemos recibido oportunamente la minuta de las bases en que el Gobierno celebraría con nosotros un contrato para la construcción de una nueva línea de ferrocarril de San Juan Chico a Riobamba y sentimos verdaderamente que no podamos convenir en varias de las cláusulas propuestas, que son inaceptables por las siguientes razones:—La Compañía no tiene pendiente para con el Gobierno ninguna obligación respecto de la línea principal que pasa por Riobamba. Todos estos puntos quedaron definitivamente terminados con el Contrato de Transacción de 1908; por lo tanto, mal pueden reservarse expresamente en el proyectado contrato derecho alguno del Gobierno sobre el particular.—No podemos estipular una gradiente que no sea menor del 4% ni mayor del 5%. Acaso, según el parecer de nuestros ingenieros, sea posible una estipulación al respecto, expresando que la gradiente no excederá del 5% solamente.—El plazo de cinco años para la construcción de la obra, cuando se propone pagar el precio a razón de veinticinco mil sucres por trimestres vencidos, nos dejaría un año sin fondos para los trabajos. Este plazo, en todo caso, no podría ser fijo, una vez que la continuación de la obra dependería de la puntualidad en la entrega de los dividendos y de la magnitud de ellos.—La Compañía no puede de un modo absoluto comprometerse a destruir la actual línea entre San Juan y Luisa, ya que esta línea constituye una parte integrante de la propiedad hipotecada a favor de los Tenedores de Bonos; y existe al respecto una estipulación en el respectivo contrato hipotecario. Pero si podríamos obligarnos a solicitar del Fideicomisario la correspondiente autorización para el efecto.—La Compañía, finalmente, no podría convenir en reservar para después la resolución del punto relativo a la propiedad de la nueva línea; porque esta línea formaría una parte inte-



grante del ferrocarril de Guayaquil a Quito, y naturalmente quedaría sujeta a la misma suerte, es decir, entraría a ser propiedad de la Compañía por el tiempo y en los términos de los contratos vigentes.—Por lo demás, señor Ministro, la Compañía no tendrá inconveniente para contribuir por su parte a realizar las patrióticas propuestas de los habitantes de Riobamba y de sus dignos representantes en el Congreso, cual es la construcción de la nueva línea.—Del señor Ministro muy obedientes servidores.—E. H. Norton.—República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras Públicas.—Quito, a 18 de setiembre de 1917.—Señor Presidente de la Compañía del ferrocarril del Sur.—Cumple a mi deber dar respuesta a su oficio de 4 del mes en curso, en los términos siguientes:—El Gobierno, vista la terminante disposición contenida en el Art. 1º del Decreto Legislativo de 30 de setiembre de 1915, no puede menos de insistir, como insiste, en la expresa reserva de los derechos de la Nación contra la Compañía, por no haber cumplido con estipulaciones relativas a la rectificación de la línea entre San Juan Chico y Riobamba, constantes en contratos anteriores.—El Gobierno se reserva también el derecho de reclamar oportunamente acerca de la obligación impuesta por el Congreso a la Compañía que Ud. representa para la supresión y consiguiente abandono de la parte de línea que actualmente existe entre San Juan Chico y Luisa.—Dejo constancia de igual reserva para después, acerca de la resolución del punto relativo a la propiedad de la nueva línea.—En cuanto a gradiente y plazo, el Gobierno obrará dentro de las facultades que le conceda el Poder Legislativo.—Dios y Libertad.—José María Ayora.

Es copia.—El Subsecretario, *Nicolás Jiménez.*»

El 1º de setiembre, se recibieron los siguientes telegramas:

«Telefonema de Riobamba, 1º de Setiembre de 1917.

Señores Representantes del Chimborazo:

Comité patriótico de jóvenes han sido minuciosamente informados por primera vez brillante actuación Uds., asiduo y patriótico trabajo por rectificación. Se honra, en nombre juventud riobambeña, reconocer su acendrado pa-

triotismo confiar absolutamente en sus labores y tributarles un voto de confianza.

Presidente, *José M. Falconí.*»

«Telefonema de Riobamba, 1º de Setiembre de 1917.

Señor Senador Coronel Araujo:

Comité patriótico jóvenes informado este momento de su atinado, activo trabajo rectificación línea, resolvió tributarle un voto de aplauso

Presidente, *José M. Falconí.*»

El día 5 de Setiembre, sabedores los Representantes Araujo, Donoso y Dávalos, que en la mañana del 6 debía partir para los Estados Unidos el Presidente de la Compañía del Ferrocarril y que con su ausencia quedaba esterilizada toda labor, acudieron a su casa de habitación, a fin de conseguir la definitiva solución para la celebración del contrato. Allí fueron inteligenciados de la contestación dada por el Presidente de la Compañía al Sr. Ministro de Obras Públicas, rechazando la minuta y negándose a la celebración del contrato. Entablada una acalorada conferencia donde se apuraron toda clase de argumentos, súplicas, razones y hasta amenazas, el Sr. Donoso Cobo manifestó que la obra la podía ejecutar el mismo Gobierno, ya sea directamente o por medio de contrato, siempre que la Compañía se obligase a aceptar la nueva línea para el tráfico. El Sr. Norton, después de pequeña meditación, dijo: "que por deferencia a la Representación del Chimborazo y especial al Sr. Donoso con quien le ligaba anterior amistad, aceptaba la forma indicada, siempre que el Gobierno aceptase también las bases que iba a formular". Las bases se formularon de común acuerdo y con la favorable

intervención del abogado de la Compañía Dr. Alejandro Romo Leroux.

En posesión de este nuevo documento, los citados Representantes se trasladaron al despacho del Ministerio de Obras Públicas, en donde encontraron congregados a los demás Representantes de la Provincia, presididos por el Jefe del Estado, Dr. Alfredo Baquerizo Moreno y su Ministro de Obras Públicas, Dr. José M<sup>a</sup> Ayora. Una hora después, concurrió al mismo lugar el Presidente de la Compañía acompañado de su abogado, y con ligeras modificaciones hechas por el Jefe del Estado, las bases fueron aceptadas, celebrándose el mismo día el nuevo contrato, cuyo tenor conocen ya nuestros lectores.

La noticia de lo acaecido, desencadenó en Riobamba una verdadera confusión de contrapuestos comentarios y opiniones. Unos miraban en tal contrato una nueva y sangrienta burla de los derechos de Riobamba. Otros cimentaban con él la inmediata ejecución de la obra, tenuta en cuenta la inmediatez y honradez que distinguían al Gobierno.

Tal divergencia de pareceres, marcada está en los siguientes documentos:

«Telefonema de Riobamba del 11 de Setiembre de 1917.

Señor Director de «El Comercio».—Quito:

Impuestos los habitantes de ésta, por la lectura de «El Comercio», edición de la mañana del viernes último, de las cláusulas principales del contrato de rectificación de la línea férrea, desistieron de las manifestaciones en favor del gobierno, una vez que tal como hállanse concebidas nada significan, todos los entusiasmos desaparecieron ante la triste realidad; júzgase que es una nueva burla, un sarcasmo a Riobamba, ya que ni siquiera fijase la fecha en que deben principiar los trabajos, el tiempo de la terminación de la obra, ni dato alguno que indique el deseo de cumplir el compromiso contraído con el gobierno.

Con tal motivo parece que los comités patrióticos adoptarán alguna resolución importantísima relativa a la actitud que deben asumir los riobambeños. Celebrarán sesiones conjuntamente en uno de estos días.»

«Señor Gobernador de la Provincia del Chimborazo:

Una correspondencia telefónica dirigida de esa ciudad a «El Comercio» de Quito afirma que los habitantes de Riobamba después de haberse impuesto de las cláusulas principales del contrato de Rectificación de la línea férrea, desistieron de las manifestaciones en favor del Gobierno, porque creyeron que tal como se hallaban concebidas esas cláusulas nada significan, ya que ni siquiera se fija la fecha en que deben principiar los trabajos, el tiempo de la terminación de la obra, ni dato alguno que indique el deseo de cumplir el compromiso contraído por el Gobierno. Aun cuando el Gobierno no estima ni puede estimar tales apreciaciones como exponentes del criterio general de la sensata sociedad riobambeña, sino como el fruto de un apasionamiento individual muy extraviado, ha creído del caso hacer las siguientes aclaraciones, con el exclusivo objeto de impedir que se desvíe el criterio público, valiéndose de suposiciones tan arbitrarias y antojadizas como las que acaba de citar.

Debe tener presente, ante todo, que no hay motivo para desconfiar de la seriedad y el patriotismo con que procede el Gobierno, en el importante asunto de que se trata y que habiendo empeñado su palabra en el sentido demasiado expreso de proceder a la ejecución de la obra, agotando los medios y facilidades que le dé el Poder Legislativo, esa palabra será leal y estrictamente cumplida, con la misma religiosidad con que el Gobierno viene cumpliendo desde hace más de un año, todos sus deberes y todos sus compromisos para con las diversas secciones de la República.

La falta de designación de la fecha para el comienzo de los trabajos y la determinación del tiempo para la conclusión de los mismos, no es cargo válido contra el Gobierno, a quien nadie ni el Congreso mismo, pudo constreñir al imposible físico de obligar a una Compañía a la aceptación de un contrato con tales especificaciones, si esa Compañía era libre para aceptarlas o no, y precisamente, para remediar esas insuperables dificultades, el Gobierno

adoptó una forma de contrato amplia y general como la convenida con la Compañía del Ferrocarril del Sur, que concilie los tres puntos capitales de la cuestión, a saber: el derecho de los riobambeños a la línea directa del ferrocarril, el anhelo del Gobierno por satisfacer esas justas aspiraciones y el sometimiento de la Compañía al uso de la nueva línea.

No se han fijado por ahora los plazos cuya falta se ha echado de menos porque, si se aprueba el contrato por el Congreso y es el Gobierno quien ejecutará directamente la obra, no tiene para qué señalar el tiempo de la iniciación ni el de la terminación de los trabajos, señalamiento que sólo sería necesario en el caso de que se contratara la obra con un tercero, teniendo en cuenta las cantidades de que efectivamente puede disponerse; queda dicho, una vez por todas, el pensamiento y la intención del Gobierno sobre este asunto. Demos fin a las palabras y demostremos una vez más con los hechos que en el Ecuador ya no se trata sino de un acuerdo unánime y profundamente sentido entre las Autoridades y los asociados para dedicar todas las energías a la obra fundamental y duradera del progreso común.—Sírvasse dar a este telegrama la debida publicidad.—Ratifico.

*Ministro de Obras Públicas.»*

Riobamba, a 14 de Setiembre de 1917.

Quito, Setiembre 13 de 1917.

Señor Director de «El Derecho».

Rogamos a Ud. que, en su periódico, se sirva hacer conocer al Pueblo de Riobamba la profunda indignación que en los riobambeños residentes en esta Ciudad, ha producido la inconsulta, por decir lo menos, correspondencia de esa Ciudad a «El Comerejo» y que emite apreciaciones ilógicas y apasionadas a cerca del contrato de rectificación de la línea férrea. Aquella correspondencia ha motivado la siguiente nota editorial de «El Día» de hoy:

«NOTAS.—LOS RIOBAMBEÑOS Y EL FERROCARRIL.

Una correspondencia de la capital del Chimborazo dice que los heroicos y aristócratas hijos de Riobamba han

mirado con profundo descontento el contrato celebrado para la rectificación de la línea por el que tanta bulla han hecho, que tan ferozmente pedían y anuncian que continuarán gritando y enseñando los puños cerrados.

Entendemos que esos valientes y hermosos ciudadanos no quieren en verdad que los trenes pasen por Riobamba sino que se gozan en hacer bulla y en amedrentar al Gobierno y al resto de los ecuatorianos. Si el tren pasa, ponen el grito en el cielo; porque si pasará o no pasará por la Catedral misma levantar los puños amenazantes; se manda comprar las rieles o tratar con los condueños de la línea para darles lo que pedían y se enfurecen. Nada. Que se han convencido de que el Gobierno les tiene miedo y están muy ufanos y orgullosos del efecto de sus bullangas y quieren continuarlas. Tal vez el Ejecutivo y el Congreso con sus complacencias tienen la culpa, es preciso convencerse ya de que no hay razón para molestarse en atender a quienes alborotan y amenazan desatinadamente.

La nota editorial transcrita y la correspondencia a que nos referimos, pueden producir en las Cámaras Legislativas reacción contraria a los intereses de Riobamba.

*Victor M. Granizo, Alberto Larrea, Antonino Sáenz, Carlos A. Zambrano, L. Vela Chiriboga, Julio C. Merino, Vidal Falconí R., Rafael I. Mancheno Ch., Aurelio Vaca R., Teófilo Uscátegui, J. P. Corral S., C. O. Bahamonde, R. Muirragui D., F. Falconí S., Alberto Merino S., Enrique Granizo, Víctor Merino G., A. Vela Ch., R. Costales, Alfredo Donoso H., Julio Vela Ch., Ignacio Dávalos, José A. Lizarzaburu, Luis A. Bahamonde.»*

«Riobamba, a 19 de Setiembre de 1917.

Srs. Senadores Dn. Carlos Larrea Donoso y Coronel Angel F. Araujo y Diputados Dr. Angel R. Sáenz, Alberto Donoso C., Leonardo Dávalos y Genaro C. Ricaurte.

Queremos patentizaros en este telegrama la gratitud que guarda para vosotros el pueblo de Riobamba y el de la Provincia toda, por el éxito que mediante la celebración del contrato para el trazo directo de la línea ferroviaria, han alcanzado vuestros constantes afanes e inteli-

gentes labores encaminadas a la consecución de ese fin y principalmente porque dicho contrato salvaguarda los intereses de esta sección de la República y satisface plenamente los anhelos patrióticos de vuestros atentos admiradores.

Heliodoro Dávalos Carrión, Federico Martínez N., Coronel Ricardo Zambrano, Manuel Lizarزابuru, Dr. Agustín Rodríguez, Dr. Heliodoro Valencia, Dr. Rafael Alzamora, Dr. Florencio Paredes, Coronel Emilio Baquero, Pedro Dávalos D., José María Román, Pedro M. Lizarزابuru, Augusto Chiriboga, Luis Larrea Ch., J. Teodoro Arroyo, Teodoro Paredes, Francisco León Borja, David Betancourt, Virgilio Herdoiza León, Benigno A. Donoso, L. Enrique Darquea, Samuel Izquierdo, Enrique Chiriboga Ch., José A. Mancheno L., Alberto Dávalos, Jorge H. Dávalos, C. Antonio Valdivieso Ch., A. Chiriboga M., Daniel Alzamora, Ricardo Mosquera, Alejandro B. Calderón, Mayor Aurelio Baquero, José G. León, Luis Domínguez León, José A. del Pozo, Rafael Nájera, Enrique Donoso, Daniel Salazar F., J. A. Maldonado, L. R. Moreano M., J. Teófilo Moreano, J. Alejandro Jara, J. Arsenio López, Camilo R. Salas, Florencio Paredes B., Aurelio Paredes B., Alberto León, C. Freire G., Elicio C. Díaz, Luis Moncayo, Juan Castelo B., J. E. Vela Ch., Luis E. García M., Juan B. Albán, F. Castillo, Gregorio Cabrera, Cirilo Soria, L. A. Velasco, Arturo E. Moncayo, Alejandro Zambrano, Humberto Martínez Ch., Antonio Betancourt O., Antonio Moncayo, Luis A. Ribadencira, Víctor Calero G., Cristóbal Cevallos Larrea, Leonidas H. Freire, Heliodoro Herdoíza L., Reinaldo Pontón, A. Emiliano Izquierdo.»

«Telegrama para Riobamba.

Quito, a 20 de setiembre de 1917.

Srs. Dn. Heliodoro Dávalos C., Coronel Dn. Ricardo Zambrano, Federico Martínez N., José María Román, Manuel Lizarزابuru, David Betancourt y más firmantes.

Bajo la más honda impresión de agradecimiento sincero, os dirigimos esta respuesta al amable y culto telegrama con el que habéis querido honrarnos, felicitándonos

nos por nuestra labor en pro de los intereses riobambeños relacionados con la rectificación de la línea férrea de San Juan Chico a la ciudad de nuestro nacimiento. Creemos que cualquiera de vosotros, todos vosotros habríais hecho lo mismo, es decir: agotar el esfuerzo para cumplir un deber que nos lo imponían en forma imperativa, la Justicia, el Derecho, el porvenir de Riobamba, la circunstancia de que nacimos en su suelo, y nuestra calidad de Representantes de Chimborazo ante la Legislatura actual; más vuestra gentileza jamás desmentida, ha querido ver en nuestro empeño algo que merecía aplauso y al aceptarlo, os manifestamos que dejáis obligada nuestra gratitud hacia vosotros en forma por siempre inolvidable. Rendidamente, aftmos. servidores vuestros.

Senador, *O. J. Larrea Donoso*.—Senador, *Angel F. Araujo*.—Diputado, *José Alberto Donoso*.—Diputado, *Angel Sáenz*.—Diputado, *Leonardo Dávalos*.—Diputado, *Ricavarte*.»

Pocos meses han transcurrido desde que el contrato quedó debidamente perfeccionado con la aprobación de la Legislatura, y la elocuencia de los hechos va sacando verdadera la creencia de los que esperamos el imperio de la Ley y de la Justicia, cuando los dictados del bien, informan la conciencia de sus ejecutores. La historia de Riobamba sabrá guardar, con agradecido respeto, en sus páginas de gloria, los nombres bendecidos de sus benefactores.

### Riobambeños residentes en la Capital.

Quito, Julio 5 de 1918.