

de marzo de 1896, decretó suspender “el pago de la deuda externa hasta que se obtenga un arreglo equitativo y honroso con los tenedores de bonos”.

Esta nueva suspensión de los pagos o moratoria se enmarcó, a diferencia de las anteriores y de las que se sucederían luego, en una posición programática clara y preconcebida para encontrar mejores condiciones para su renegociación, y no simplemente en la imposibilidad de servir la deuda. Fue el producto de la voluntad política y en cierta medida del compromiso de una lucha de transformaciones profundas.

## EL FERROCARRIL, LA GRAN OBRA DEL TORNASIGLO

La construcción del ferrocarril del Sur fue una tarea que se inició en tiempos de García Moreno. Una década había transcurrido desde la autorización para iniciar la construcción del ferrocarril, cuando ya bajo la segunda presidencia de García Moreno se acometió la obra.

En 1875, estuvo concluida la carretera desde Quito con una extensión de 273 kilómetros; una parte del trayecto se realizaba por vía fluvial y el resto por la línea férrea en unos 30 kilómetros. La construcción, desde entonces, avanzaría lentamente. Borrero amplió la línea en 14 kilómetros, hasta Barraganetal. Veintemilla llegó a Chimbo, apenas 5 kilómetros. El tramo entre Yaguachi y Durán fue obra de Camaño, con 22 kilómetros. Desde Chimbo continuó la obra Flores Jijón, en 12 kilómetros. Cuando llegó Alfaro, se trataba de una construcción prácticamente inexistente, puesto que, además, eran vías férreas angostas y no las que se requerían.

Antes del ferrocarril, la mula y los guandos —indios que

acarrecaban las más pesadas y grandes cargas— eran la base energética para el transporte entre la Sierra y la Costa, situación que ayudó a mantener desintegrada a la sociedad e incidió sobre todo en la desarticulación de estas dos regiones, no se diga de la Amazonía.

La Revolución Liberal, con Alfaro a la cabeza, acometió la empresa, pero se vio enfrentada a la escasez crónica de medios financieros del Estado y a la imposibilidad de conseguir nuevos créditos externos, mientras no se solucionara el problema de la deuda “inglesa”. Además, los recursos financieros necesarios no pudieron ser reunidos por la “The Guayaquil and Quito Railway Company”, empresa constituida para el efecto en New Jersey, Estados Unidos.

En estas circunstancias, Eloy Alfaro se propuso conseguir la extinción de los bonos de la deuda de la Independencia, para que se cotizaran los nuevos bonos en la bolsa de Londres y así poder financiar el ferrocarril. En esta tarea participó activamente el empresario norteamericano Archer Harman, quien dirigió la conversión de la deuda y posteriormente con su hermano la construcción del ferrocarril.

Aprovechando el hecho de que los bonos estaban devaluados en los mercados financieros internacionales —con un valor de 35%, que el mismo Alfaro consideraba demasiado alto, habiendo en cuenta de las condiciones impuestas en la deuda de la Independencia y las posteriores renegociaciones—, se procedió a su compra en 1898, una parte al contado y otra con una emisión de bonos para el ferrocarril, con lo que se consiguió redimir, en forma gradual, la deuda “inglesa”.

El 10 de julio de 1899-arrancó la obra. Se inició con gran entusiasmo, pero avanzaba lentamente. Los derrumbes se sucedieron uno tras otro, en especial en las estribaciones de la cordillera, destruyendo la labor desplegada. Una y otra vez hubo que reconstruir los terraplenes y rectificar el rumbo. La obra enfrentaba limitaciones de financiamiento. Las rocas de la “nariz y de la oreja del diablo” y la testaru-

dez de la reacción clerical-conservadora entorpecían su desarrollo. Luego de una tarea titánica, realizada por indios y negros, muchos traídos del Caribe, y que cobró numerosas víctimas, se consiguió que la locomotora trepara la cordillera. Pero cuando el tren llegó a Guamote, los recursos económicos se habían agotado. Era un desastre financiero y hubo que consolidar, una vez más, una parte de los bonos de la deuda. Sin embargo, la llegada del ferrocarril a Guamote levantó nuevamente el prestigio de sus promotores y reverdeció la confianza en la obra. Para entonces Alfaro impulsaba privadamente su construcción: ya no era presidente y el gobernante era Leonidas Plaza, de quien se había distanciado.

Habría que señalar que la obra no contaba con el respaldo de la legislatura, en donde el ala alfarista y el ferrocarril enfrentaban una mayoría adversa. Y, por otro lado, durante todo este tiempo tampoco faltaron las críticas de los mismos partidarios, sobre todo de parte de los liberales de “chistera”, que deseaban hundir al ala “machetera” del partido.

Tampoco estuvo ausente la ironía de los tenedores de bonos que, luego de la conversión de la deuda, reclamaron una estatua igual a la de Alfaro, porque “fuimos los que proporcionamos el dinero para la obra”, dirían. Los conservadores, que veían angustiados los avances que hacía el ferrocarril, tildaron a la obra de “negociado judaico”, producto de las “recomendaciones de la masonería internacional”. Algún obispo también se sumó a la campaña ultramontana, aseverando que el ferrocarril era el “camino de los demonios”.

El producto de la operación ferroviaria, después de satisfacer el costo de explotación y mantenimiento de la empresa, debía destinarse inicialmente al servicio de la deuda externa y solo el excedente sería entregado a los propietarios de acciones preferidas y comunes, en calidad de utilidad.

Poco después, cuando la "obra redentora" aún no estaba terminada y el Estado tuvo que cubrir con sus propios medios el pago de los bonos, se volvió a requerir de recursos externos para continuar con los trabajos. El gobierno liberal recababa apoyo para las obras y la reacción clerical acusaba: "eso no es liberalismo sino comunismo". En 1905, el tren llegó a Ambato y se acercaba a Latacunga. Y volvió a faltar dinero.

Los proyectos para suministrar energía hidroeléctrica al ferrocarril también fueron boicoteados por los agitadores conservadores que movilizaron a los dueños de tierras convenciénolos de que corrían el riesgo de que se les quitara el agua. Tampoco funcionó la idea de extraer hulla. A pesar de estos problemas, Alfaro, como él mismo lo reconocería en su recuento histórico del ferrocarril, "con el arma al brazo, entre el fragor de la guerra civil, arrojando el dictorio y la difamación", prosiguió con la construcción.

La obra costaba más de lo presupuestado y el gobierno de Alfaro por segunda ocasión en el Poder, hacía todo tipo de piruetas financieras para conseguir el dinero necesario. No siempre se ajustaba a las rígidas normas legales. En junio de 1907, el tren arribó a Latacunga. Ya era imposible cumplir con el cronograma establecido. El proyecto seguía requiriendo de más recursos, en especial por las dificultades que presentó el último tramo de la obra. El gran sacrificio y esfuerzo de técnicos, trabajadores y peones, y también la tenacidad de Alfaro, hicieron posible su continuación y permitieron superar el desaliento y la desconfianza que, una y otra vez, aparecían entre los financistas, los constructores y los mismos funcionarios del gobierno. Por igual es notable el esfuerzo desplegado para vencer las grandes dificultades que presentaba la geografía, que ha sido un reto permanente para la sociedad ecuatoriana.

El ferrocarril fue una realidad el 25 de junio de 1908: la

primera locomotora entró a Quito, en medio del entusiasmo popular.

La contribución del ferrocarril para el desarrollo e integración nacionales es innegable. Su aporte debe ser adecuadamente valorado, a pesar de todos los problemas que surgieron en su administración y en la posterior compra de las acciones que hiciera el Estado a la compañía extranjera, que incluso motivó la presión oficial norteamericana para asegurar la protección de los intereses de sus accionistas.

## ALGUNOS RASGOS DE LA VISIÓN ESTRATÉGICA DE ALFARO

Con el ferrocarril se produjo una diferenciación entre las haciendas tradicionales y las nacientes haciendas modernas, por las nuevas oportunidades que aparecieron en el país. Además, este proceso amplió las relaciones de trabajo de tipo salarial en la Sierra y contribuyó a mejorar el nivel tecnológico del agro, al menos en las zonas de influencia del ferrocarril. Sin embargo, esto no puede conducir a conclusiones equivocadas: latifundios y minifundios sobrevivieron junto a formas precapitalistas de producción. Y, por otro lado, en esa época ya estuvo presente la discusión sobre el grado de protección y apertura que era conveniente, al menos para ciertas actividades productivas.

Vale relieves la protección de la producción de caña de azúcar, que permitió la instalación de cinco ingenios y la multiplicación de las plantaciones.

Alfaro, personaje gravitante en la vida nacional, se había declarado, en 1897, "partidario del libre cambio en su más alta aceptación, pero mientras dure la infancia de nuestro desarrollo industrial —decía— pienso que debemos dar