



# Ferrocarril Trasandino

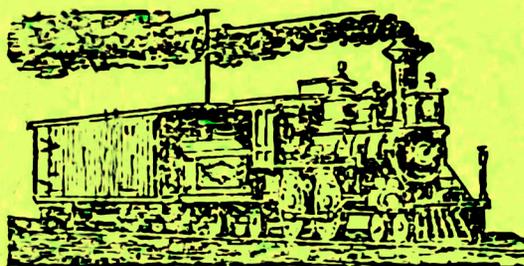
CARTAS CRUZADAS

ENTRE EL

GERENTE DE LA EMPRESA

Y EL GENERAL DN.

ELOY ALFARO



GUAYAQUIL

IMP. DE EL TIEMPO—Calle de Aguirre y Pedro Carbo

1902





# FERROCARRIL TRASANDINO

Durán, Octubre 10 de 1902.

General Eloy Alfaro.

Guayaquil.

Mi querido General:

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

Me es grato decir que al dejar el Ecuador, los trabajos de construcción del ferrocarril progresan satisfactoriamente. La vía [track] está esta noche en Tixan-Viejo; á una distancia muy corta opuesta á la población de Tixan, en donde el largo viaducto de acero N<sup>o</sup>. 59 vá á colocarse. Éste viaducto está actualmente desembarcándose del vapor "Cuzco"; y el señor Bennett tiene una magnífica organización y hará todo esfuerzo posible para llevar adelante los trabajos de construcción.

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

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

De usted sinceramente

ARCHER HARMAN.



Guayaquil, Octubre 16 de 1902.

Señor don Archer Harman.

New York.

Estimado amigo:

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

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

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

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

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

Entónces se presentó á usted la oportunidad de hacer un buen negocio sin trabajar, entablado una reclamación internacional por el atropello de que era víctima; pero prefirió usted atender á mis razonables observaciones, y suscribió con buena voluntad las modificacio-

nes que arbitrariamente le exigían. Dichas modificaciones, que consistían en la aclaración de algunos artículos del contrato principal, las habría aceptado usted, si amigablemente se le hubiera requerido á ello, puesto que todos estábamos interesados en determinar con la mayor precisión los derechos y obligaciones de ambas partes contratantes: pero el objetivo de mis enemigos políticos, que se encontraban en mayoría en las Cámaras Legislativas, fué destruir el mismo contrato para quitarle la gloria de esa obra gigantesca al Partido Liberal; actitud antipatriótica, que motivó el Mensaje, que, en 15 de Setiembre de 1898 tuve que dirigir al Senado, para que la confabulación contra el contrato del Ferrocarril, que en la Cámara de Diputados se había tratado en sesiones secretas, se tratara en la Cámara Colegisladora en sesiones públicas.

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

De paso recordaré, que recién aprobó la Asamblea Constituyente el Contrato Ferrocarrilero celebrado con usted, trataron mis enemigos políticos de hacerlo desistir de su propósito, ofreciéndole una buena cantidad, que rechazó usted; y que, para conseguir este objeti-

vo hasta se empeñaron con el señor Coronel James D. Tillman, encargo que rehusó el entonces Ministro Plenipotenciario americano en Quito.

Descansando usted en la fé de un Contrato público y en la honorabilidad de mi Gobierno, había emprendido en gastos considerables, para organizar la Compañía constructora, sin haberlo ayudado á usted jamás con ningún auxilio de la Caja Fiscal, y entrado en grandes desembolsos para el fiel cumplimiento de su compromiso, especialmente con el numeroso cuerpo de ingenieros, que estudiaba el trazo de la vía férrea.

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

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

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

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

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

Esa situación no pudo ser más terriblemente angustiosa para mí y para usted.

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

El fracaso de los trabajos por la ruta conocida con el nombre de "Línea de Sibambe" fué un rudo golpe á la Compañía constructora. Por un cúmulo de circunstancias anormales la Empresa estaba virtualmente arruinada sin culpa de usted ni mía. Para salvarla, fué preciso que mi Gobierno depositara toda su confianza en la integridad del carácter de usted. Así lo hicimos, protegiendo de manera justificada la impensada ruta del río Chan Chan, inspeccionada y escogida por el Ingeniero Davis y por usted y la Empresa se salvó, salvando á la vez al Ecuador de un espantoso cataclismo económico.

Yo ansiaba ocasión para manifestar á usted por escrito mi agradecimiento, y aprovecho de la oportunidad que me ofrece su carta, para felici-

tarle efusivamente por la entereza de su carácter. Por su parte ha salvado usted á la Compañía, que dignamente representa.

En días supremos para mí alcanzó á llegar el Ferrocarril á Alausí, evitando de esa manera que mis enemigos políticos me descuartzaran materialmente. Antes, la demora ha sido para mí un peligro inmenso. Ahora, apreciará usted y excusará lo impertinente de mis gestiones privadas, á fin de que la Locomotora coronára la altiplanicie andina á la brevedad posible.

Expresaré mi sentimiento porque el valor de lo gastado entre Bucay y Guamote haya excedido en una gran cantidad á lo presupuestado, dato que me suministró primero el señor James Sivewright, el millonario filántropo, accionista de esta empresa, y después usted, señalando ese exceso en dos millones de dollars.

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

En todos los tonos insisten mis enemigos en suponer muy caro el precio del Ferrocarril Transandino, ajustado en 17.532.000 dollars en BONOS, que ganan el 6 por ciento de interés anual, y amortizable el capital en el transcurso de 33 años: debiendo aclarar, que, de la cantidad mencionada únicamente 12.282.000 dollars están garantizados por la Nación, y los 5.250.000 restantes tendrán valor, á medida que avance el Tren. La vía férrea recorre 300 millas, poco más ó menos, existiendo entre Bucay y Tigsán trayectos, que rivalizan en dificultades con el renom-

brado Ferrocarril de la Oroya, que es el más elevado del mundo, ocupando el nuestro en esa escala el tercer lugar.

Aun cuando sepan mis apasionados enemigos que las primeras 138 millas del Ferrocarril de la Oroya han costado al Perú 43 millones de pesos oro, y á Costa Rica su línea férrea, [121 millas] de Alajuela á Limón 5 millones de libras esterlinas y que esos pueblos están contentos de haber obtenido el beneficio del Ferrocarril, aunque les ha importado grandes sacrificios, no se darán por vencidos en su antipatriótica labor.

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

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

Además, dejaré consignado en esta carta, que todos los valores desembolsados durante mi administración consistieron en 204.822 Libras, 16 chelines, 8 peniques, remitidas al Fideicomisario en Londres, señores Glyn, Mills, Currie y Compañía, para atender al servicio de intereses y amortización de los Bonos, que se iban entregando á la Compañía, cuya cantidad consta en la cuenta corriente, cortada al 31 de Diciembre de 1901,

que pasaron los Banqueros nombrados, y que se encuentra inserta en el Informe de Hacienda, presentado al último Congreso.

Recordaré para satisfacción de mis correligionarios, que la mayor parte de esa fuerte cantidad fué salvada de los improrrogables gastos que demandaba el estado de guerra, que atravesábamos.

También el Ministro Game informa en su Memoria, que en el primer semestre del presente año ha remesado á Londres £ 71.100 esterlinas con el mismo destino indicado.

De manera que, por 2.759.000 sucres tiene ya el Ecuador su línea férrea trasandina en las inmediaciones de Tigsán, donde se encuentra hoy; y además, estoy informado de que la Empresa tiene material acumulado, suficiente para que pueda llegar el Ferrocarril hasta la ciudad de Ambato. Puede la Compañía enorgullecerse de la administración de usted.

Aun no quiero entrar en pormenores del beneficio moral y material que han principiado á reportar las Provincias Andinas con la obra del zarandeado Ferrocarril nuestro, diré, ya que se ha querido personalizar la responsabilidad de nuestros actos en esta Empresa redentora del Ecuador. Sólo mencionaré que desde el año 1897, en que se celebró el Contrato ferrocarrilero, principió á subir el valor de las propiedades rústicas y urbanas, al extremo de que todo ha doblado de precio en provecho de sus moradores, reportando utilidad relativa desde el infeliz jornalero hasta el capitalista. Este beneficio, recibido ya, vale mucho más, muchísimo más

que el valor íntegro del mismo Ferrocarril; y á medida que avance el Tren, seguirá aumentando de suyo la riqueza general.

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

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

Pasaré por alto otros puntos importantes para terminar esta carta.

Creo pondrá usted su mayor energía para conseguir que el Tren llegue á Guamote á mediados de Enero próximo, á más tardar, como me lo ofrece usted. Yo tengo confianza en que el Ingeniero señor Bennett tan moderado como inteligente y cumplido caballero, dará entero cumplimiento á las instrucciones y buenos deseos de usted.

Una vez puesta al servicio público la línea férrea hasta Guamote, asumirá la Compañía todo el tráfico entre la Costa y la Sierra, y sus ingresos mensuales podrán pasar de £ 10.000 esterlinas, rendimiento que asegurará de manera indudable el servicio de los Bonos, porque el saldo que tendrá entonces que remesar el Gobierno será relativamente de menor cuantía y de fácil cumplimiento.

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

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

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

Debe de exigirse siempre lo que sea justo.

cuidando, por consiguiente, de no perjudicar á la Nación ni á la Compañía con interpretaciones interesadas sinó con equidad, como lo hemos practicado nosotros.

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

Con mis mejores expresiones, repítome de usted,

Afectísimo amigo

ELOY ALFARO.



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

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

Señor Presidente:

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

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

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

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

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

---

**B**

EL DR. AGUILAR:

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

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

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

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

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

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

