

ARCHER HARMAN Y EL FERROCARRIL DEL SUR*

John F. Uggen**

INTRODUCCIÓN

Archer Harman fue el empresario que organizó la compañía norteamericana que construyó el Ferrocarril del Sur. A pesar de que existen numerosos informes oficiales y documentos sobre el ferrocarril en el Archivo Nacional de Historia en Quito y la Biblioteca Aurelio Espinosa Pólit en Cotoacollo, no se encuentran datos sobre los antecedentes de Archer Harman antes de su llegada al Ecuador, en 1897, para conseguir la concesión para construir el ferrocarril de Guayaquil a Quito.¹ Los libros de historia del Ecuador tampoco contienen datos reveladores sobre quien fue Archer Harman.² El propósito de este estudio es reconstruir la vida de Archer Harman antes de su llegada al Ecuador en el año 1897 y explicar cómo formó la compa-

* Ponencia presentada en el Primer Encuentro de LASA (Latin American Studies Association) sobre Estudios Ecuatorianos, 18-20 de julio del 2002, Quito.

** Profesor en Willamette University, Salem, Oregon.

1. Hoy en día Archer Harman y su hermano John, el ingeniero encargado del famoso tramo de la Nariz del Diablo, están prácticamente olvidados. Inclusive en un artículo en *El Comercio*, el autor se equivoca en la nacionalidad de Harman cuando escribe: "los constructores como John, el hermano de Archer, el inglés que se metió en esta empresa y que aún tiene su tumba en Huigra", Juan Carlos Mejía Morales, "Riobamba: Antiguos Oficios", en *El Comercio*. Suplemento *La Familia*, Quito, 30 de junio de 2002, pp. 14-15.

2. Con excepción del libro de Roberto Crespo Ordóñez, *La Historia del Ferrocarril del Sur*, y la reciente obra de la historiadora canadiense Kim Clark intitulada *The Redemptive Work: Railway and Nation in Ecuador. 1895-1930*, poco se ha escrito sobre Archer Harman y su papel como promotor y financista del ferrocarril. Un ejemplo típico quizás sea el del economista Alberto Acosta en su *Breve Historia Económica del Ecuador*, pp. 69-73, en que dedica apenas cuatro páginas al ferrocarril y en donde menciona el nombre de Archer Harman y su hermano una sola vez.

ña que obtuvo el contrato del 14 de junio de 1897 para la construcción del ferrocarril.

VIRGINIA: 1859-1875

Archer Harman nació en el pueblo de Staunton, un importante centro comercial y agrícola en el valle del río Shenandoah, en el suroeste del estado de Virginia. Los bisabuelos de Archer eran de origen alemán, escocés y francés y habían emigrado a la ciudad de Staunton a fines del siglo XVIII. Uno de sus hijos, Lewis Harman, el abuelo de Archer, se casó con Sarah Garber, hija de Michael Garber, el terrateniente más rico de Staunton.³

Según el genealogista de los Harman, Lewis se dedicó a una variedad de negocios en Staunton. Era propietario de un hotel y una taberna, era comerciante de ganado, y estableció el primer servicio de diligencias en el valle del Shenandoah. Del matrimonio entre Lewis Harman y Sarah Garber nacieron cinco hijos varones: Michael Garber Harman, Asher Waterman Harman, John Alexander Harman, William Henry Harman and Thomas Lewis Harman.⁴ Todos los cinco hermanos Harman eran hacendados esclavistas. Michael Garber Harman era el más rico de los hermanos con 38 esclavos y varias haciendas en el campo. William Henry Harman era el abogado fiscal para el condado de Augusta. El mayor John A. Harman era dueño de Belle Fonte, la mejor propiedad agrícola del condado. Los hermanos John Alexander y Asher Waterman eran propietarios también de la línea de diligencias de los Hermanos Harman, que viajaba de Staunton hasta la ciudad de Parkersburg en la orilla del río Ohio, en el actual estado de Virginia del Oeste.

Asher Waterman Harman, el padre de Archer y John, era propietario de una hacienda de 151 hectáreas y seis esclavos cerca de Staunton y una casa en la calle Frederick, donde Archer nació el 16 de agosto de 1859.⁵

Dos de los tíos de Archer, John Alexander y William Henry, eran también veteranos de la guerra entre México y los Estados Unidos en 1846-1848. John Alexander Harman había emigrado a Texas cuando era joven para enlistarse en los famosos "Rangers" de Texas. En la guerra con México John Alexander Harman luchó en las batallas de Monterrey y Buena y William Henry Harman participó en la ocupación norteamericana del norte de México bajo el mando del futuro presidente de los Estados Unidos, general Zachary Taylor. Gra-

3. John Newton Harman, *Harman Geneology: Southern Branch with Biographical Sketches*, Richmond, W.C. Hill Printing Company, 1925.

4. *Staunton Spectator*, 17 de junio de 1873.

5. *The 1860 Census for Augusta County, Virginia*.

cias a su fama como héroe de la guerra con México John Alexander Harman fue elegido magistrado y su nombre empezó a circular como un posible candidato para gobernador de Virginia.⁶

LA GUERRA CIVIL, 1861-1865

Cuando estalló la guerra civil en abril de 1861, los cinco hermanos Harman estaban entre los ciudadanos más importantes de Staunton. A pesar de haber simpatizado con la causa de la unión, los Harman decidieron pelear por su estado natal bajo el mando del General Robert E. Lee y su ejército de Virginia del Norte. El coronel Michael Garber Harman comandó por un tiempo la famosa Quinta Brigada de Infantería del Ejército del Valle bajo el general Thomas "Stonewall" (Muro de Piedra) Jackson. El mayor John Alexander Harman fue el comisario del general Jackson y se hizo famoso en la Batalla de Gettysburg por haber construido los puentes móviles sobre el río Potomac, que permitió al general Lee escapar con su ejército intacto. William Henry Harman, el único de los cinco hermanos que ascendió al rango de general, murió en 1865 en la batalla de Waynesboro cerca de Staunton. Thomas Lewis Harman sirvió como subteniente en la Artillería de Staunton en la primera batalla de Bull Run, donde murió de la fiebre tifoidea.⁷

El padre de Archer, el coronel Asher W. Harman, ganó mucha fama como el comandante del Regimiento 12 de la Caballería de Virginia. Era considerado por muchos que lo conocían como uno de los mejores y más valientes oficiales de caballería del Sur. El coronel Harman comandó su regimiento en la batalla de caballería más famosa de toda la guerra en Brandy Station. En la batalla de Antietam fue herido y capturado en "Las Alturas de Bolívar" y pasó los últimos 18 meses de la guerra como prisionero en el campo federal de la Isla de Johnson en el Lago Erie. Fue liberado el 20 de enero de 1865, dos meses y medio antes de que terminara la guerra.⁸

Al terminar la guerra el pueblo de Staunton estaba en la ruina. Especialmente grave era la cuestión de transporte, porque el Central de Virginia que conectaba a Staunton con su principal mercado en la ciudad de Richmond había sufrido daños considerables a manos de los ejércitos opositores. Los líderes de Staunton querían reparar el Central de Virginia y construir el nuevo Ferrocarril

6. *The Staunton Spectator*.

7. Para múltiples referencias a la participación en la Guerra Civil, ver Marshall M. Brice, *Conquest of a Valley*, Charlottesville, University Press of Virginia, 1965 y Clifford Dowdey, *The Seven Days: The Emergence of Lee*, Boston, Little Brown and Company, 1964.

8. "Death of Col. Asher W. Harman", *The Staunton Spectator*, 17 de abril de 1895, p. 1.

del Valle para conectar a Staunton con Baltimore en el noreste y Salem en el extremo suroeste del estado.

En una reunión pública en Staunton el 26 de enero de 1866, se propuso extender la línea del Central de Virginia hasta el río Ohio y recaudar los fondos necesarios para empezar la construcción del Ferrocarril del Valle. El coronel Michael Garber Harman, el tío de Archer, fue nombrado el primer presidente del Ferrocarril del Valle.⁹

El coronel Michael Garber Harman y los promotores de estos dos ferrocarriles querían promover a Staunton como el centro ferrocarrilero de la parte occidental del estado de Virginia.

El Central de Virginia había llegado a Staunton en 1854. El principal contratista era Cornelius Rice Mason, que había comenzado la obra en 1832 en Richmond. Al llegar a Staunton, C.R. Mason compró una hacienda al norte de la ciudad, donde vivió mientras construía la línea hasta la ciudad de Covington, donde se detuvo al comenzar la Guerra Civil. Cuando la Guerra terminó, Mason fue nombrado como miembro de la junta directiva para extender la línea hasta el río Ohio. Los directores eran hombres de negocios importantes de Staunton, incluyendo los ex confederados el general John Echols, capitán C.R. Mason, y el coronel Michael Garber Harman. Cuando los esfuerzos de este grupo para conseguir el capital para extender la línea fracasaron, acudieron a Collis P. Huntington en Nueva York, el financista del primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos. Huntington fue nombrado presidente de la junta directiva y el nombre del ferrocarril se cambió al de Chesapeake y Ohio Railroad, actualmente uno de los más importantes sistemas de ferrocarril en los Estados Unidos.¹⁰

Luego C.R. Mason fue nombrado contratista principal para terminar la construcción de la obra. La extensión de la línea comenzó en 1869 y terminó en 1873, cuando la línea llegó al río Ohio. Para llevar a cabo los trabajos de construcción C.R. Mason formó una empresa de contratistas asociados de Staunton. El coronel Asher W. Harman empezó como contratista como miembro del Sindicato Mason.¹¹

Cuando los trabajos en el Chesapeake y Ohio terminaron, el Sindicato Mason emprendió la construcción del Ferrocarril del Valle. En agosto de 1873 la construcción del primer tramo del Ferrocarril del Valle entre Staunton y Lexington fue asignado al Sindicato Mason, encabezado por C.R. Mason, Dennis Shanahan, Asher W. Harman y otros.¹² Según el periódico local la *Staun-*

9. *The Staunton Spectator*, 26 de enero de 1873, p. 1.

10. "A History of CSX Transportation", <http://www.csxt.com/abt/rail/history.htm>, p. 3.

11. *The Staunton Spectator*, 4 de febrero de 1873, p. 1.

12. *The Staunton Spectator*, 19 de agosto de 1873, p. 1.

ton Spectator, “los contratistas son hombres de experiencia, energía, espíritu emprendedor... y, si no ocurre nada imprevisto para prevenirlo, construirán la línea en el menor tiempo posible”.¹³

Cuando los trabajos llegaron a Lexington, el padre de Archer compró una hacienda cerca de la ciudad y matriculó a Archer en el famoso Instituto Militar de Virginia el 14 de septiembre de 1874. Pero el 23 de febrero de 1875 Archer fue expulsado del Instituto por “intoxicación” mientras hacía su turno de guardia.¹⁴ Al ver sus esperanzas por una carrera militar truncadas, Archer decidió trabajar con su padre en la construcción de ferrocarriles con el Sindicato Mason.

En 1875 el Sindicato de Contratistas Mason “empezó, sin darse cuenta, la transferencia de su base de operaciones de Virginia al estado de Kentucky”.¹⁵ El Sindicato Mason acababa de ganar dos contratos con el Ferrocarril del Sur de Cincinnati para secciones de tres y ocho millas de una línea proyectada de 337 millas desde Cincinnati hasta la ciudad de Chattanooga, en el estado de Tennessee. Los trabajos en aquella sección se terminaron en el verano de 1876. Entre los socios del Sindicato Mason en aquella época estaban C. R. Mason, S.D. Gooch, C.E. Hoge, Dennis Shannahan, W.F. Dandridge y el coronel Asher W. Harman y su hijo Archer.¹⁶

Debido al pánico financiero de 1876 la construcción ferrocarrilera en los Estados Unidos entró en un período de depresión y no fue hasta cuatro años después cuando el Sindicato Mason ganara otro contrato para la construcción de 85 millas en Kentucky, con la “Elizabeth, Lexington y Big Sandy Railroad”, una de las líneas subsidiarias del magnate Collis P. Huntington. El trabajo de este contrato se terminó en el año 1881, cuando Archer Harman ya había cumplido los 22 años.¹⁷

El coronel Harman y su hijo Archer siguieron como socios del Sindicato Mason durante la primera mitad de la década de los 1880, en varios contratos ferrocarrileros en Kentucky, incluyendo otro contrato con el grupo de Huntington para el Central de Kentucky. En 1883 el sindicato Mason ganó otro contrato con el Union de Kentucky, para una sección de 90 millas de línea, contrato que no se terminó hasta el año de 1890.¹⁸

En 1883 el Sindicato Mason mudó parte de su fuerza laboral y sus contratistas asociados, incluyendo a los Harman, al estado de Pennsylvania para

13. *Ibid.*

14. Comunicación escrita del archivista del Instituto Militar.

15. Dixon Merritt, *Sons of Martha*, New York, Mason and Hanger Co., 1928, p. 206.

16. *Ibid.*

17. *Ibid.*

18. *Ibid.*

trabajar en la construcción del ferrocarril de Pennsylvania del Sur.¹⁹ El Pennsylvania del Sur fue construido por el magnate William H. Vanderbilt, dueño del Central de Nueva York, para contrarrestar una amenaza del Central de Pennsylvania a una de sus líneas en Michigan. El trabajo en la línea duró de 1883 hasta 1885, cuando se arregló una tregua entre Vanderbilt y el Central de Pennsylvania por el banquero J. P. Morgan. El Central de Pennsylvania abandonó su intento de competir en Michigan y Vanderbilt abandonó la construcción del Sur de Pennsylvania.²⁰

Es posible que Archer Harman conociera a Abram S. Hewitt por primera vez durante la construcción del Pennsylvania del Sur. Hewitt, el ex alcalde de Nueva York (1886-1888), había invertido \$100 000 en la construcción del Pennsylvania del Sur y era uno de los originales miembros de la compañía que Archer Harman formó para conseguir la concesión para el Ferrocarril del Sur del gobierno del general Alfaro.²¹

El ingeniero a cargo de la ubicación de la línea del Pennsylvania del Sur fue el coronel William F. Shunk, otra persona que llegaría a desempeñar un papel muy importante en la eventual ubicación de la línea férrea en el Ecuador. El coronel Shunk era considerado como el mejor ingeniero de ubicación de líneas ferrocarrileras en los Estados Unidos y su manual sobre curvas ferrocarrileras era una lectura obligatoria para todos los contratistas de ferrocarriles. El coronel Shunk había vivido en Nueva York entre 1868 y 1874 y era el ingeniero encargado de la construcción del Manhattan Elevated Railroad y otra vez entre 1887 y 1889 fue el ingeniero principal de los trenes elevados de la ciudad de Brooklyn. El principal promotor de los trenes elevados era Abram S. Hewitt, el alcalde de New York. El coronel Shunk fue también profesor de ingeniería en la Academia Militar de los Estados Unidos en West

19. El contrato de construcción fue asignado al Sindicato Mason, que incluía al padre de Archer como socio. Archer tenía 24 años y trabajó por su padre como jefe de sección. Ver: *Harman Construction Company Contract con la South Pennsylvania Railroad*, fotocopia, Pennsylvania, Pennsylvania State Archives, Harrisburg, 1883.

20. "The William H. Vanderbilt's Right of Way through Pennsylvania", <http://members.fortunecity.com/spennrr/index.html>.

21. Hewitt era el yerno de Peter Cooper, que había construido la primera máquina locomotora en los Estados Unidos en 1833. Cooper había acumulado una fortuna con su fábrica de goma "Cooper's Glue". Con el dinero ganado en la manufactura de goma Cooper compró una fábrica de hierro en Trenton, New Jersey. Abram S. Hewitt se casó con la hija de Peter Cooper y asumió la gerencia de la fábrica en Trenton. Hewitt llegó a ser uno de los más renombrados expertos en la manufactura de hierro para rieles de ferrocarril en los Estados Unidos. Además de ser alcalde de Nueva York (1886-1888), sirvió en el congreso de Estados Unidos por diez años y llegó a ser el líder del Partido Demócrata en 1876. Su hijo Peter Cooper Hewitt era un miembro de la lista de los famosos "400" de la más alta sociedad de Nueva York. Para más detalles sobre la familia Cooper-Hewitt Ver Allan Nevins, *Abram S. Hewitt with some account of Peter Cooper*, New York, Harper Brothers, 1935.

Point y su hijo, el cadete Francis Rawn Shunk, estaba en la misma clase de 1887, en la academia, que John Alexander Harman, el hermano menor de Archer. Elizabeth, la hija del coronel Shunk se casó con John Alexander Harman, así que el coronel Shunk era el suegro del mayor John A. Harman que dirigió la construcción de la Nariz del Diablo.²²

Uno de los misterios de la carrera de Archer Harman es cómo llegó a involucrarse en la construcción del ferrocarril en el Ecuador. La explicación más probable tiene que ver con el coronel Shunk, el suegro de su hermano John. En el año de 1889 tuvo lugar en Washington, D.C. el Primer Congreso Panamericano auspiciado por James G. Blaine, el secretario de Estado del presidente Benjamín Harrison. Una de las recomendaciones del Congreso fue la construcción de un ferrocarril intercontinental para conectar las dos Américas y para abrir nuevos campos de inversión ferrocarrilera para el capital norteamericano.²³ El capital norteamericano fue invertido en la construcción de la red ferrocarrilera de México, como también en otras líneas en América Central y América del Sur.²⁴

Uno de los pocos países en Latinoamérica que carecía de su propio ferrocarril era el Ecuador, a pesar de varios intentos fallidos que databan desde el gobierno del presidente García Moreno. En 1890 se formó la Comisión Intercontinental de Ferrocarriles, con el propósito identificar posibles rutas para un ferrocarril interamericano. La Comisión nombró al coronel William F. Shunk jefe de los equipos topográficos para llevar a cabo el levantamiento de las rutas. El coronel Shunk organizó tres equipos diferentes y él mismo asumió el mando del tercer equipo, que fue encargado de hacer el levantamiento planimétrico de Guayaquil hasta Popayán, en Colombia. El coronel Shunk pasó dos años en el Ecuador, 1891-1893, y con toda seguridad dicha experiencia fue la que dio a los Harman la idea de obtener la concesión para construir el ferrocarril en el Ecuador.

22. Véase "Obituario del coronel William Findley Shunk", *The New York Times*, 23 de junio de 1907, p. 7.

23. Véase: International Railway Commission, *Report of the Surveys and Exploration Made by Corp Two in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893*, vols. 2 y 3, 1896.

24. Véase: David M. Pletcher, "The Building of Mexico's Railways", *Hispanic American Historical Review*, XXXC, February, 1952, pp. 26-62. En América Central el magnate del banano Minor C. Keith había construido los ferrocarriles en Costa Rica y Guatemala para disponer de transporte barato para exportar la fruta de las plantaciones de la United Fruit Company a los Estados Unidos. Véase Watt Stewart, *Keith of Costa Rica: A Biographical Sketch of Minor Cooper Keith*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1964.

LOUISVILLE, KENTUCKY: 1885-1886

Cuando los trabajos en el Sur de Pennsylvania terminaron en el verano de 1885, Archer Harman se radicó en Louisville, Kentucky, donde intentó establecerse como un hombre de negocios independiente. El 24 de julio de 1885 Archer fue mencionado como uno de los inversionistas en la Southern Asphalt Company. Los incorporadores de la compañía de asfalto estaban tratando de conseguir en arrendamiento terrenos en la ciudad de Newport News en la costa de Virginia, propiedad de la Old Dominio Land Company, una compañía subsidiaria del Chesapeake y Ohio de Collis P. Huntington. Según el gerente de la Old Dominio Land Company, los incorporadores eran “todos ciudadanos de Louisville y todos tienen la reputación de ser hombres de negocios muy astutos, y dos o tres de ellos tienen la reputación de no ser muy escrupulosos”.²⁵

La Southern Asphalt Company parece haber sido un intento de Harman y sus socios de competir con la Barber Asphalt Company de Louisville que tenía el monopolio de la pavimentación de calles en el este de los Estados Unidos.²⁶ No se ha podido averiguar más detalles sobre este negocio, pero se supone que fracasó.

COLORADO, 1886

El obituario de Archer Harman en el *New York Times* el 9 de octubre de 1911 alegaba que “antes de que cumpliera los treinta años de edad Archer Harman se consiguió para sí mismo el contrato de construir el ‘Colorado’ Midland Railroad”.²⁷ Una investigación de los archivos del período, sin embargo, no hace ninguna mención de Archer Harman como contratista del Midland de Colorado. Según las fuentes publicadas acerca del Midland, y la biografía de James J. Hagerman, el promotor del ferrocarril, los primeros contratos de construcción fueron asignados el 6 de abril de 1886 con las compañías constructoras Ormand y Crook de Denver y S. P. Meyer de Louisville, Kentucky, uno de los socios del sindicato Mason, Hogue y Myer.²⁸ Si Archer

25. Véase *Collis P. Huntington Papers*, Washington, D.C., Library of Congress.

26. La Barber Asphalt Company tenía el monopolio de la brea que producía el Lago Brea en Trinidad, que suministraba “casi todo el asfalto para pavimentación... del alquitrán que yacía en el fondo del lago y de otros suministros más pequeños de asfalto obtenidos de Cuba y otras de las islas antillas”, *Louisville Courier Journal*, Kentucky, Louisville, 1885.

27. “Obituario de Archer Harman”, *The New York Times*, 9 de octubre de 1911.

28. Véase: John Lipsey, *The Lives of James John Hagerman*, Denver, Golden Bell Press, 1968.

Harman trabajó en la construcción del Midland de Colorado, tenía que haber sido como socio o empleado de S. P. Myer del sindicato Mason.

Cuando el contrato de S. P. Myer con el Midland de Colorado terminó en diciembre de 1886 Archer Harman regresó a Louisville, donde formó su propia compañía constructora y consiguió varios contratos para obras públicas con la ciudad de Louisville.²⁹ Pero en Louisville Harman demostró una seria falta de capacidad para manejar sus propios asuntos económicos, una falta personal que desgraciadamente se haría evidente más tarde en su manejo del ferrocarril ecuatoriano.³⁰

PINEVILLE, KENTUCKY: 1888-1892

Durante la última mitad de la década de 1880 el estado de Kentucky vivió un período de especulación de tierras, debido al descubrimiento de importantes yacimientos de carbón en el sureste del estado.

El 28 de enero de 1890 Archer Harman se metió en un negocio de especulación de tierras carboníferas, cerca del pueblo de Pineville. Uno de los especuladores, Elder H. Patterson, había conseguido opciones sobre 110 000 acres de tierras, en una zona del río Kentucky, con su socio Joseph H. Allen. El 11 de diciembre de 1889 Patterson y Allen habían firmado un contrato de venta de estas mismas tierras con el inglés I. W. Parmenter, que había ofrecido comprar las tierras a \$7 por acre y revenderlas en Londres a \$18 por acre y dividir la ganancia entre los tres.³¹

Pero Patterson y Allen se habían quedado sin fondos para pagar las opciones de varias parcelas, porque Patterson había usado \$6 000 de los fondos del banco donde era cajero y necesitaba devolver el dinero que había

29. Véase *Louisville Courier Journal*, 1886-1887.

30. El 29 de julio de 1887 Archer Harman fue demandado por deudas personales por tres individuos en el juzgado de Louisville. "W.A. Hudson declaró en el juzgado ayer por la mañana en contra de Archer Harman por dos pagarés, el primero de \$300 fechada en la ciudad de Staunton el 20 de abril de 1885 por noventa días y otra por \$250 fechada en Staunton el 10 de abril de 1886 por sesenta días. El primer pagaré fue firmado por Archer Harman a favor de A.W. Harman, quien hizo un primer endoso a favor de W.E. Craig, quien a su vez lo volvió a endosar al demandante. El segundo pagaré fue firmado por A.W. Harman a favor de Archer Harman, quien, al endosarlo a favor de W.A. Hudson, se hizo responsable de pagarlo... Y luego otro juicio entablado en el juzgado por J.W. Churchman, ejecutado a nombre de J.S. Churchman, fallecido, quien demanda a Archer Harman la suma de \$112,25, fallado a favor del demandante en el juzgado del Condado de Auguata el 2 de diciembre de 1885", en *Louisville Courier Journal*, 29 de julio de 1887.

31. *Archer Harman vs. The Kentucky Coal, Iron and Development Company*, Case No. 2 197, Kentucky Court of Appeals, 1892, p. 12.

malversado. Harman se representó como un socio de S. P. Myer y Compañía y consiguió los \$6 000 por medio de sus amigos James Givens y James Shuttleworth. Entonces Harman firmó un contrato con Patterson y Allen en que ellos transfirieron la mitad de sus dos terceras partes de sus derechos en el contrato del 11 de diciembre de 1889 con Parmenter. Luego firmaron un segundo contrato el mismo día en que Harman comprometía la firma de S. P. Myer a construir cincuenta millas de ferrocarril, desde la línea del Kentucky Union hasta la entrada de las tierras de Patterson en el río Kentucky. En el mismo contrato Patterson hizo insertar una cláusula que estipulaba que los dos contratos serían nulos si el mismo Patterson se negaba a aceptarlos al término de seis meses, o sea hasta el 28 de julio de 1890.³²

Sin el conocimiento de Harman, Patterson y Allen suscribieron otro contrato suplementario con Parmenter el 4 de febrero de 1890 para constituir la Kentucky Coal, Iron and Development Company con veinte capitalistas de Nueva York, para comprar estas mismas tierras y revenderlas al mayor postor. La misma compañía dio a Parmenter un poder legal para vender las tierras en Londres y Parmenter y Allen partieron a Inglaterra para buscar un consorcio de compradores para las tierras.³³

Mientras Allen estaba en Londres, entre febrero y octubre de 1890, pidió varios préstamos personales a Harman para cubrir sus gastos en Londres.³⁴ El 28 de Julio de 1890 Patterson envió una carta a Harman en que se negaba a aceptar el contrato del 28 de enero. Mientras tanto Harman estaba en Nueva York tratando de interesar a otro grupo de compradores encabezado por los hermanos John y Patrick Calhoun, nietos del ex vicepresidente de los Estados Unidos John C. Calhoun.³⁵ Desafortunadamente Harman había omitido informarles a los Calhoun de la existencia del segundo contrato, en que Patterson se había reservado el derecho de negar el contrato en el término de seis meses. El mismo Harman confesó en una carta a Allen en Londres que el no haber dicho la verdad a los Calhoun fue el error más grande que había cometido en su vida y pidió a Allen que intercediera con Patterson para que retirara la carta.³⁶ Patterson se negó a hacerlo y vendió las tierras a la Kentucky Coal, Iron and Development Company por medio millón de dólares. Harman demandó a Patterson y Allen y a la Kentucky Coal, Iron and Development Company el 9 de agosto de 1891 en un juzgado de Pineville, por la suma de \$1 600 000. En el juicio Harman alegaba que Patterson y Allen le habían despojado de su porción de las ganancias en la venta de las tierras a

32. *Ibid.*, pp. 13-15 y 145.

33. *Ibid.*, p. 16.

34. *Ibid.*, pp. 64-65.

35. *Ibid.*, pp. 145 y 184-185.

36. *Ibid.*, p. 109.

la Kentucky Coal, Iron y Development Company. El juicio de Harman fue la mayor suma jamás pedida en un juicio civil en la historia del estado de Kentucky. El juicio duró desde el 9 de agosto de 1891 hasta su última apelación ante la corte suprema del estado de Kentucky. Harman perdió el juicio en diciembre de 1892 y su carrera de contratista de ferrocarriles y especulador de tierras en Kentucky terminó.

En todo este voluminoso juicio, Archer Harman muestra como una persona sin escrúpulos capaz de engañar a sus propios socios y amigos para conseguir sus fines. Traicionó a su mentor S. P. Myer y a sus amigos Givens y Shuttleworth, que perdieron los \$6 000 que habían prestado a Harman para entrar en la especulación de tierras con Patterson, Allen y Parmenter.³⁷

FLORIDA: 1892-1896

Al perder el juicio en Kentucky Archer Harman se mudó a Jacksonville, Florida, donde formó una compañía con el contratista coronel Horace Scott de Louisville, para comprar el Jacksonville, Mayport y Pablo River Railroad Company de John N. C. Stockton, el administrador de los herederos del finado constructor de la línea el capitán Alexander Wallace.³⁸

La compañía de Harman y Scott compró el ferrocarril en febrero de 1892 para extenderlo al balneario de Burnside Beach, donde planeaban construir un gran hotel y promover la playa en Burnside, para los excursionistas del norte que venían a Florida a pasar el invierno. También tenían grandes planes para construir el mejor puerto del sur de los Estados Unidos. La ciudad de Jacksonville estaba localizada al otro lado del río St. Johns y los pasajeros de la J. M y P. tenían que cruzar el río en lanchas para ir a las playas de Burnside y Mayport. Para solucionar este problema la compañía estableció la Jacksonville Ferry Company para transportar a los pasajeros al otro lado del río.³⁹

Harman y Scott habían estado en control del J. M. y P. apenas cuatro meses cuando empezaron los problemas. Al no haber abonado el último pago de \$35 000 dólares del contrato de venta, el administrador Stockton los embargó y tomó control de la línea. En una entrevista con la prensa local Stockton dijo que "no tenía ninguna seguridad que el grupo de Harman y Scott pudieran cumplir con el contrato".⁴⁰ Luego el 15 de junio de 1892 Stockton inició un juicio en el juzgado de Jacksonville para obligarles a pagar el sal-

37. *Ibíd.*, pp. 137-139. Givens estuvo tan enojado con Harman que trató de asesinarlo a puñaladas.

38. *Florida Times Union*, Jacksonville, 27 de marzo de 1892, p. 1.

39. *Ibíd.*

40. *Ibíd.*, 15 de junio de 1892, p. 5.

do o entregarle el ferrocarril.⁴¹ El 28 de junio Harman y Scott lograron transferir el juicio a la corte federal en Tallahassee, donde el juez falló en su favor y Stockton tuvo que devolverles el ferrocarril.⁴² Y así comenzó una larga batalla legal sobre la jurisdicción del caso entre los intereses locales de Jacksonville, representado por Stockton, y los intereses de Harman y Scott y los tenedores de bonos del ferrocarril que residían fuera del estado. Al ganar el juicio en la corte federal, el grupo de Scott nombró a Archer Harman presidente del J. M. y P. y pudieron terminar la extensión a las playas de Burnside y Mayport en julio de 1893.⁴³

Pero Stockton no se dejó vencer y volvió al ataque apenas una semana después de la inauguración del servicio a Mayport. Stockton consiguió una orden de la corte local para nombrar un depositario judicial del ferrocarril.⁴⁴ El juez local citó a Harman y Scott por desacato y ordenó que el presidente Harman entregara al tesorero Stockton todas las ganancias y recibos del ferrocarril y de la compañía de lanchas. El juez les dio dos días de plazo para cumplir con la orden de la corte o ir a la cárcel. Harman y Scott cumplieron y las diferencias entre los dos grupos fueron arregladas. Harman siguió como presidente y Stockton como secretario-tesorero del ferrocarril.⁴⁵

En diciembre de 1893 el campeón mundial de boxeo de los pesos pesados "gentleman" Jim Corbett vino a Jacksonville para defender su título contra el campeón del Imperio Británico Charlie Mitchell. Archer Harman convenció a los promotores del Club Atlético de Jacksonville para que pusieran el campamento de entrenamiento del campeón en Mayport, para promocionar excursiones del ferrocarril.⁴⁶

El 24 de febrero de 1894 Stockton demandó otra vez a Harman, porque había dejado de entregar las ganancias del ferrocarril como había ordenado la corte anteriormente. Harman tampoco había pagado a los proveedores y subcontratistas por los trabajos de la extensión de la línea, quienes empezaron una serie de juicios en contra de Harman y la compañía del ferrocarril.⁴⁷

El mismo abogado del ferrocarril declaró que la compañía y los tenedo-

41. *Ibíd.*

42. *Ibíd.*, 28 de junio de 1892, p. 1.

43. *Ibíd.*, 3 de julio de 1892, p. 1.

44. *Ibíd.*, 10 de julio de 1892, p. 1.

45. *Ibíd.*, 4 de agosto y 23 de septiembre de 1893, p. 1.

46. *Ibíd.*, 6 y 7 de diciembre de 1893, p. 1.

47. El 18 de abril de 1894 M.V. Sullivan demandó a Archer Harman por daños y costos por \$3 756. Dos días después la New York Equipment Company le demandó por equipos no pagados y Harman tuvo que devolverlos y pagar daños por cincuenta dólares. Una semana después el juez local nombró a C.S. Adams depositario judicial del ferrocarril por otro juicio iniciado por George F. Broughton. Ver *Florida Times Union*, 28 de febrero de 1894, 18 de abril de 1894, 20 de abril de 1894 y el 26 de abril de 1894.

res de bonos serían mejor servidos si la corte nombrara un depositario judicial. También Archer Harman hizo una declaración jurada que el ferrocarril nunca podría cancelar todas sus deudas y estaba de acuerdo que era mejor para todos que se nombrara un depositario judicial para hacerse cargo del ferrocarril.⁴⁸

El 30 de abril Stockton inició otro juicio en contra de Harman y la Jacksonville Ferry Company, propietaria de la lancha "Ravenswood". Otros tres acreedores también enjuiciaron a Harman por gastos incurridos con el ferrocarril.⁴⁹ El cuatro de mayo de 1894 el Club Atlético de Jacksonville demandó a la compañía de lanchas porque se había negado a cancelar una nota por \$1 000. Resultó que Harman había ofrecido pagar \$1 000 al club si Mayport fuera seleccionado como el campo de entrenamiento del "gentleman" Jim. El presidente del club aceptó la oferta de Harman, pero el apoderado del campeón declaró a la prensa que el club no había tenido ninguna autorización de seleccionar el sitio de entrenamiento del campeón. Al leer esta declaración en la prensa, Harman se negó a pagar el saldo de \$800.⁵⁰

El 11 de mayo Stockton demandó a la Jacksonville Ferry Company por \$987,46, que tuvo que cancelar Archer Harman. En su alegato Stockton declaró que la lancha Ravenswood podía ganar fácilmente \$700 por día y que Archer Harman no le había entregado las ganancias de la lancha, como había ordenado la corte anteriormente. Al día siguiente W.M. Somerville demandó al ferrocarril. A causa de las nuevas demandas por falta de pago, el juez Call nombró un depositario judicial de la compañía de lanchas además del ferrocarril.⁵¹

El doce de enero de 1895 la lancha "Ravenswood" fue condenada por los inspectores federales, quienes ordenaron que dejara de prestar sus servicios. El Ravenswood había sido condenado dos años antes, pero Harman había logrado una extensión para hacer las reparaciones necesarias. Sin embargo, Harman no hizo las reparaciones y los pasajeros siguieron quejándose por las condiciones peligrosas del barco.⁵² La noche siguiente la Ravenswood fue incendiada con la pérdida total del barco.⁵³ Harman denunció que la lancha había sido incendiada premeditadamente por sus enemigos, para obligarle a abandonar Jacksonville y fue a Nueva York a comprar un barco nuevo para reemplazar la Ravenswood. Mientras Harman estaba en Nueva York, los dueños del muelle y el terminal donde Harman tenía la Ravenswood cons-

48. *Ibíd.*, 26 de abril de 1894, p. 1.

49. *Ibíd.*, 30 de abril de 1894, p. 1.

50. *Ibíd.*, 4 de mayo de 1894, p. 1.

51. *Ibíd.*, 11 de mayo de 1894, p. 1.

52. *Ibíd.*, 12 de enero de 1895, p. 8.

53. *Ibíd.*, 14 de enero de 1895, p. 5 y 27 de enero de 1895, p. 1.

truyeron una cerca para prohibir que la lancha tuviera salida al río. Según la prensa local, la mala administración de Harman de la Jacksonville Ferry Company había sido notoria desde hacía mucho tiempo.⁵⁴

Mientras Harman seguía en Nueva York, la corte de apelaciones falló a favor de Stockton y ordenó la venta a remate del ferrocarril y todas sus propiedades y equipos. Sin embargo, Harman retuvo la presidencia de la Jacksonville Ferry Company. El 3 de mayo de 1895 Harman inauguró el nuevo barco que había comprado en Nueva York y anunció un servicio de primera clase para los pasajeros de Jacksonville. Pero el 12 de mayo el ferrocarril "Jacksonville y Atlantic" canceló su contrato con la Ferry Company para la transferencia de sus pasajeros al sur de Jacksonville. Tres días después Stockton volvió a demandar a Harman por una nota de \$5 400 fechada el 2 de septiembre de 1893 que Harman fue obligado a pagar.⁵⁵

El 8 de junio de 1895, tres días después del triunfo del general Alfaro en Ecuador, el juez confirmó al candidato de Stockton como depositario judicial del ferrocarril. Dos días después Harman fue demandado por \$950 por otra cuenta pendiente del ferrocarril.⁵⁶ Finalmente el 23 de julio de 1895 la corte ordenó la venta al remate de martillo del ferrocarril para cancelar sus deudas. Las cuentas fueron priorizadas para cancelar primero: los costos del litigio; luego los reclamos de sus acreedores, y por último, para pagar a los tenedores de bonos de primera hipoteca. De los \$165 000 en bonos, \$75 000 fueron utilizados en la construcción de la línea y quedaba un saldo de \$90 000 en bonos que no fueron cancelados.⁵⁷

El ferrocarril fue rematado el 2 de septiembre de 1895 por \$20 100 al mismo Stockton. Los grandes perdedores eran los tenedores de bonos, que habían confiado en la buena administración de Harman para recuperar su inversión. Archer Harman fracasó rotundamente en su primera oportunidad como presidente de un ferrocarril.⁵⁸

Pero Archer Harman todavía no se daba por vencido en Florida, porque seguía como presidente de la Jacksonville Ferry Company. Henry M. Flagler, propietario del Ferrocarril de la Costa del Atlántico anunció que iba a extender su línea hasta Cayo Biscayne, sitio del pequeño pueblo de Miami. Desde Miami Flagler quería establecer un servicio de barcos a Cuba para competir con Henry B. Plant, el propietario del ferrocarril a Tampa y dueño de su propia compañía naviera que realizaba viajes entre la costa este de Flori-

54. *Ibid.*, 3 de mayo de 1895, p. 1.

55. *Ibid.*, 12 de mayo de 1895, p. 1 y 15 de mayo de 1895, p. 1.

56. *Ibid.*, 8 de junio de 1895, p. 1.

57. *Ibid.*, 23 de julio de 1895, p. 1.

58. *Ibid.*, 3 de septiembre de 1895, pp. 1-3.

da y el caribe.⁵⁹ El 24 de diciembre de 1895 Harman trató de organizar un grupo de inversionistas en Cayo Hueso, en el proyecto de una nueva línea de barcos de vapor que operaría entre Cayo Hueso y Miami, y quería inaugurar su proyecto antes de que el ferrocarril de Flagler llegara a Miami.⁶⁰ Su socio en este proyecto era Eduardo Morley, que estaba asociado con Harman en el Ferrocarril de Jacksonville. Según una entrevista con los herederos de Morley en Guayaquil, el barco de Harman y Morley naufragó y la aventura de Harman en Florida terminó.⁶¹

Harman abandonó Florida a fines de 1895 y regresó a Nueva York, donde se instaló en un apartamento frente al Parque Central. Harman ya estaba residiendo en Nueva York cuando el cónsul ecuatoriano Luis Felipe Carbo anunció que el gobierno del Ecuador estaba buscando contratistas para construir el ferrocarril entre Guayaquil y Quito.

Evermont Hope Norton, un banquero privado y corredor de la Bolsa de Nueva York, escribió en sus memorias cómo se formó el consorcio norteamericano que consiguió el contrato de 1897. Según Norton, su cliente John R. Stuyvesant se acercó un día a su oficina en 33 Wall Street para proponerle que formara parte de un grupo de inversionistas de Nueva York, para conseguir la concesión de construir un ferrocarril en el Ecuador. El grupo había contratado a Archer Harman para ir al Ecuador a negociar la concesión con el gobierno del general Alfaro. Stuyvesant le dijo a Norton que cada miembro del consorcio tendría que aportar \$500 dólares para sufragar los gastos de Harman en el Ecuador. Reunieron \$6 000 entre doce personas y con este dinero mandaron a Archer Harman a Quito en marzo de 1897.⁶² Además de Norton, Harman y Stuyvesant, los otros miembros del consorcio eran Abram S. Hewitt, el ex alcalde de Nueva York y amigo del Coronel Shunk; George Hoadley, un abogado de la firma Hoadley, Lauderbach y Johnson y ex gobernador del estado de Ohio; Douglas Robinson, el cuñado del futuro presidente Theodore Roosevelt y heredero de una fortuna en propiedades urbanas en Nueva York que databa desde la colonia; Charles H. Lee, presidente del American Leather Company e hijo de Gideon Lee, otro ex alcalde de Nueva York; los corredores de la bolsa T.H. Powers Farr y J.C. Kilbreth; Robert M. Thompson, presidente de una compañía de metales; un francés de apellido Dumont; y Stuart Coats, un escocés cuya fami-

59. *Ibid.*, 21 de junio de 1895, p. 1; 22 de junio de 1895, p. 1; y 25 de junio de 1895, p. 1.

60. *Ibid.*, 24 de diciembre de 1895, p. 1.

61. Eduardo Morley acompañó a Harman al Ecuador donde fue el primer secretario de la Guayaquil y Quito Railroad Company.

62. Evermont Hope Norton, *Operation Bootstrap*, sin fecha, fotocopia en posesión del autor.

lia era propietaria de J y P Coats, la productora de hilo y telas más grande del mundo.⁶³ Hewitt, Robinson, Lee, y Stuyvesant pertenecían a la gran oligarquía newyorquina y parece lógico que Harman solo pudo entrar en ese círculo gracias a los contactos del coronel Shunk con el ex alcalde Hewitt.

Harman llegó a Guayaquil en marzo de 1897 con instrucciones de hacer un reconocimiento de la línea y convencer al gobierno de Eloy Alfaro de conceder el contrato al consorcio americano. Harman tuvo éxito y el contrato de concesión fue firmado el 14 de junio de 1897.

CONCLUSIÓN

El Archer Harman que llegó al Ecuador en 1897, a los 38 años de edad, estaba buscando su última oportunidad de hacerse rico. Había trabajado como contratista con su padre en varios proyectos de construcción ferroviaria en Virginia, Kentucky y Pennsylvania, pero nunca como jefe de construcción y tenía una tendencia de representarse a sí mismo como una persona más importante y rica de lo que en verdad era. No había conseguido el contrato para construir el Midland de Colorado, como había alegado y siempre buscaba la oportunidad de aprovecharse de otros en sus diferentes negocios. Fracásó en Kentucky y fracasó como presidente de un ferrocarril en Florida. Su verdadero talento fue como promotor y el ferrocarril en Ecuador fue su oportunidad dorada e hizo lo máximo para aprovecharla.

Durante el período de construcción del ferrocarril Archer Harman fue envejecido y condenado por los enemigos del general Alfaro como un yanqui explotador y ladrón. Los ecuatorianos críticos de la obra del ferrocarril denunciaron una y otra vez la mala calidad de la construcción de la línea y la mala administración de Harman como presidente de la compañía del ferrocarril. Harman fue acusado de haber utilizado el producto de la venta de los bonos de la primera hipoteca para fines personales y de no haber cumplido con el contrato de construcción.⁶⁴

Los antecedentes de Archer Harman antes de llegar al Ecuador en 1897 parecen justificar las críticas que se le hicieron como promotor y presidente

63. Stuart Auchincloss Coats fue enviado por J. y P. Coats como su representante en Nueva York. Además los miembros de la familia Coats eran importantes tenedores de bonos de la llamada "deuda inglesa" del Ecuador y posiblemente Coats fue incluido en el sindicato para interesar a inversionistas potenciales en el proyecto del ferrocarril. También es posible que Coats fuese incluido para proteger los intereses de su familia en los bonos de la deuda inglesa.

64. Una muestra representativa de las críticas contra Archer Harman y su administración del ferrocarril aparece en una serie de artículos del diario *El Telégrafo* en 1907 en las siguientes fechas: 2, 4, 5 de febrero; 6, 13, 14, 15 de marzo; 16 de septiembre; y 4, 5, 7 de octubre de 1907.

del Ferrocarril del Sur. Pero sin tratar de minimizar estas críticas, es necesario recordar también que Archer Harman fue el producto de la época de los “barones ladrones” del gran capital norteamericano como Collis P. Huntington, William H. Vanderbilt y J. P. Morgan. La mayoría de los miembros del consorcio de 1897 pertenecían a la élite del capitalismo de Nueva York y habían invertido en la compañía del ferrocarril ecuatoriano para hacerse ricos. Y a fin de cuentas el ferrocarril “más difícil del mundo” se hizo realidad gracias, en gran medida, al esfuerzo y tenacidad de Archer Harman como promotor de la empresa.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, Alberto,
2002 *Breve Historia Económica del Ecuador*, 2a. ed., Quito, Corporación Editora Nacional.
- Bigelow, John,
1882 “The Railway Invasion of Mexico”, en *Harper's Magazine*, t. LXV, pp. 274-278.
- Brainard, Catherine,
Personal Archive of Guayaquil and Quito Railroad Company.
- Brice, Marshall Moore,
1965 *Conquest of a Valley*, Charlottesville, University Press of Virginia.
- Clark, Kim,
1998 *The Redemptive Work: Railway and Nation in Ecuador, 1895-1930*, Scholarly Resources.
- Crespo Ordóñez, Roberto,
1933 *La historia del Ferrocarril del Sur*, Quito, Imprenta Nacional.
- Dowdey, Clifford,
1964 *The Seven Days: The Emergence of Lee*, Boston, Little, Brown and Company.
- Florida Times Union*,
1896 Jacksonville, Florida, March 27, 1892-December 31, 1896.
- Guayaquil and Quito Railroad Company,
1897 *Contract Dated June 14* (fotocopia).
- 1910 *List of Preferred Stockholders as of October 1* (fotocopia).
- Kentucky Court of Appeals,
1892 *Suit of Archer Harman vs the Kentucky Coal, Iron and Development Company: Case No. 2197*, Kentucky Department of Libraries and Archives.
- Harman, John Newton,
1925 *Harman Geneolgy Southern Branch with Biographical Sketches*, Richmond, W.C. Hill Printing Company.
- Hearn, Chester,
1995 *Six Years of Hell: Harper's Ferry During the Civil War*, Baton Rouge, Louisiana State University Press.

- International Railway Commission,
1896 *Report of the Surveys and Exploration Made by Corps 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893*, vols. 2 y 3.
- Knapp, Frank A.,
1952 "Precursors of American Investment in Mexican Railroads", en *Pacific Historical Review*, XXI, February, pp. 56-57.
- Lement, Ann Arnold,
1979 *First You Take a Pick and a Shovel: The Story of the Mason Companies*, Lexington, The John Bradford Press.
- Lipsey, John,
1968 *The Lives of James John Hagerman*, Golden Bell Press, Denver.
- Mejía Morales, Juan Carlos
2002 "Riobamba: Antiguos Oficios", en *El Comercio. Suplemento La Familia*, Quito, 30 de junio, pp. 14-15.
- Merritt, Dixon,
1928 *Sons of Martha*, Mason and Hanger Co, New York City.
- Nevins, Allan,
1935 *Abram S. Hewitt with Some Account of Peter Cooper*, Harper Brothers, New York.
- Norton, Evermont Hope,
Operation Bootstrap (fotocopia)
- Pletcher, David. M.,
1952 "The Building of the Mexican Railways", en *Hispanic American Historical Review*, XXXC, February, pp. 26-62.
- Poor's Manual of Railroads*,
1894-1911.
- Roper, Peter W.,
1992 *Jedidiab Hotchiss: Rebel Mapmaker and Virginia Businessman*, White Mane Publishing Company.
- Stewart, Watt,
1964 *Keith of Costa Rica: A Biographical Sketch of Minor Cooper Keith*, University of New Mexico Press, Albuquerque.
- The New York Times*,
1859 New York City (1859-1911).
- The Staunton Spectator*,
1859 Staunton, Virginia (1859-1911).