



HAL
open science

El ferrocarril trasandino como instrumento de la construcción nacional en el Ecuador, 1862-1908

Alexis Medina

► **To cite this version:**

Alexis Medina. El ferrocarril trasandino como instrumento de la construcción nacional en el Ecuador, 1862-1908. Publications du Greun, 2016. hal-03453895

HAL Id: hal-03453895

<https://hal.science/hal-03453895>

Submitted on 11 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

El ferrocarril transandino como instrumento de la construcción nacional en el Ecuador, 1862-1908

EL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL a Quito, llamado ferrocarril transandino o ferrocarril del sur, es considerado como la principal obra de infraestructura construida en el Ecuador en el siglo XIX. El proyecto de una línea férrea que uniera las dos principales ciudades del país fue una prioridad de regímenes políticos tan diversos como el del conservador García Moreno (1860-1875), el progresismo (1883-1895) y la Revolución liberal (1895-1912).

Al tratar acerca de las implicaciones del ferrocarril en términos de construcción nacional, las investigaciones existentes insisten antes que nada en las consecuencias que la vía férrea tuvo después de su inauguración¹. El presente artículo procurará enfocarse más bien en la época de la construcción, desde el nacimiento del proyecto, en 1862, hasta la llegada del primer tren a Quito, en 1908, con el objeto de mostrar la función que el poder político asignó al ferrocarril y develar cómo este contribuyó a la construcción nacional, como proyecto capaz de articular el ideal de una nación unida, antes de que se manifestaran las consecuencias que supuso su inauguración.

Los tres principales modelos políticos que dominaron el país en el último tercio del siglo XIX dieron una importancia central al proyecto de ferrocarril, que parecía la mejor manera de consolidar la precaria unidad nacional. De hecho, durante la Revolución liberal, Eloy Alfaro popularizó la expresión “obra redentora” para designarlo. Sin embargo, la vía férrea recibió igualmente el nombre de “ferrocarril más difícil del mundo”, por las dificultades técnicas que tuvieron que superar los ingenieros para lograr vencer los Andes. No habría que olvidar, empero, que los tropiezos se debieron en igual

¹ Ver, por ejemplo, DELER, Jean-Paul, *Ecuador: del espacio al Estado nacional* (1987), Quito, Banco Central del Ecuador, 2007; CLARK, Kim, *El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar-Corporación Editora Nacional (CEN), 2004.

proporción a las polémicas y a la oposición que suscitó el proyecto de vía férrea. ¿Se trata entonces de una “obra redentora” o de un “malhadado ferrocarril”?

Desde tiempos de García Moreno, el poder político consideró la vía férrea como el principal instrumento de construcción nacional. Sin embargo, el discurso del poder sobre el ferrocarril no siempre fue unánimemente aceptado y muchas voces cuestionaron el proyecto. A pesar de las críticas suscitadas por el ferrocarril, se mostrará, no obstante, que terminó siendo un proyecto aglutinador.

La “obra redentora”: ¿aspiración realista o utopía?

El ferrocarril como factor de unidad nacional

García Moreno es considerado como el primer presidente en idear un proyecto de construcción nacional sólido y coherente en la historia del Ecuador. En ese sentido, una de sus obsesiones era unir de manera rápida y permanente las dos principales ciudades del país². Fue él quien ideó el proyecto de ferrocarril y lo definió como el instrumento predilecto para consolidar la unidad nacional. Esta obsesión no debe sorprender: García Moreno llegó al poder después de una de las etapas más convulsas de la historia del país. En 1859, una sublevación general derrocó al gobierno de Francisco Robles, acusado de querer alquilar las islas Galápagos a los Estados Unidos y entregar amplias extensiones de terreno a colonos británicos en la Amazonía, pero su caída provocó un vacío de poder que en seguida fue ocupado por cuatro gobiernos paralelos, que se establecieron en Quito, Guayaquil, Cuenca y Loja. Por lo demás, existían proyectos de reparto del país por parte de Colombia y Perú, con quien el Ecuador estaba en conflicto abierto, al ser acusado por el gobierno peruano de querer alquilar a colonos británicos tierras amazónicas que no le pertenecían³. En suma, el carácter precario de la unidad nacional estuvo a punto de provocar la disolución total del país. Por lo tanto, la construcción del ferrocarril del sur se convirtió en una prioridad absoluta del gobierno de García Moreno y los posteriores, al ser el mecanismo ideal para unificar al país. El objetivo de los gobiernos del último tercio del siglo XIX fue, entonces, “vencer los Andes para soldar la nación”⁴.

Por lo general, en el resto de América latina, la construcción de vías férreas era funcional a las tareas de colonización de las zonas al margen del

² AYALA MORA, Enrique, *Nueva Historia del Ecuador, Vol. 7: Época Republicana I* (1983), Quito, Corporación Editora Nacional (CEN), 1989, 224; y AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, Quito, CEN, 1982, p. 135.

³ DELER, Jean-Paul, *op. cit.*, p. 130, en particular nota 57.

⁴ *Ibid.*, p. 264.

espacio nacional o al modelo agro-exportador⁵. El ferrocarril transandino, desde su concepción, estaba destinado, en cambio, a cumplir funciones totalmente diferentes, pues nunca estuvo previsto que atravesara las principales zonas de producción cacaotera, de las que dependía el modelo agroexportador ecuatoriano⁶, pero sí que conectara a las zonas más densamente pobladas, en especial a cuatro de las cinco ciudades más grandes del país (Guayaquil, Quito, Riobamba y Ambato)⁷. Por ende, la función del ferrocarril de Guayaquil a Quito fue siempre, de García Moreno a Eloy Alfaro, la consolidación de la unidad nacional.

En 1862, García Moreno obtuvo la autorización del Congreso para iniciar la construcción del ferrocarril⁸, pero debido a las dificultades financieras del Estado la construcción apenas empezó diez años después, en 1872, y avanzó lentamente. Para cuando García Moreno fue asesinado en 1875, apenas se habían construido unos treinta kilómetros desde Yaguachi (de donde se llegaba a Guayaquil por vía fluvial) en dirección de Sibambe.

Tras la muerte de García Moreno, Antonio Borrero (presidente entre 1875 y 1876) amplió la vía unos pocos kilómetros durante su breve paso por el poder, pero las obras estuvieron prácticamente paralizadas durante la dictadura de Ignacio de Veintimilla (1876-1883), quien apenas logró llevar la vía férrea hasta el puente del río Chimbo. Sobre la época de Veintimilla, Ayala Mora señala que “pese a la favorable coyuntura que se dio con la exportación cacaotera y con la guerra del Pacífico, ninguna obra importante se realizó en este periodo”⁹.

Los presidentes progresistas reconocían la necesidad de finalizar el proyecto para garantizar la unidad del país. José María Plácido Caamaño, por ejemplo, consideraba que “solo el ferrocarril con su tráfico podrá borrar algún día al maldito regionalismo”¹⁰. La prioridad era la ampliación del ferrocarril existente, por un lado, de Yaguachi a Guayaquil y, por el otro, de Chimbo a Sibambe y luego a Riobamba. Sin embargo, el avance de la obra fue escaso. El gobierno de Caamaño (1884-1888) concentró todas sus energías en la lucha contra las guerrillas liberales de la Costa, las montoneras. Logró, en todo caso, extender la vía férrea hasta Durán, a orillas del río Guayas, al frente de

5 Se puede citar el ejemplo de las vías férreas construidas en Colombia para transportar la producción del eje cafetero hacia el río Magdalena o el Pacífico (como el ferrocarril de Cali a Buenaventura que unía el Cauca con el Pacífico), o el ferrocarril de la Oroya en Perú, destinado a volver accesibles los minerales de la zona al conectarla con Lima. Ver *ibid.*, en particular nota 70.

6 *Ibid.*

7 *Ibid.*, p. 265-267.

8 El decreto del Congreso está reproducido en Crespo Ordóñez, Roberto, *Historia del ferrocarril del Sur*, Quito, Imprenta Nacional, 1933, p.12.

9 AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, *op. cit.*, p. 186.

10 Carta de José María Plácido Caamaño a Antonio Flores, 27 de febrero de 1889, Archivo Histórico del Ministerio de Cultura y Patrimonio, JJC.01649, carta 94.

Guayaquil. Por su lado, Antonio Flores (1888-1892) adoptó una actitud ambigua ante el ferrocarril. Si bien suscribió un contrato para prolongarlo hasta Riobamba, y sus partidarios creían en la necesidad de la vía férrea, Flores nunca depositó realmente sus esperanzas en el ferrocarril, pues consideraba que por razones técnicas y financieras el proyecto solo era viable a muy largo plazo en un país como el Ecuador, por lo que más bien concentró sus esfuerzos en la construcción de un camino que uniera la Costa con la carretera que García Moreno había construido entre Quito y Sibambe¹¹. Este camino tomó en seguida el nombre del presidente: la vía Flores.

Cuando los liberales llegaron al poder en 1895, Alfaro retomó el proyecto de ferrocarril, que en ese entonces se reducía a una vía de unos 80 kilómetros en mal estado, y procuró por todos los medios terminar su construcción. De hecho, el discurso alfarista popularizó la expresión “obra redentora” para designar al proyecto. En virtud del aspecto soteriológico conferido a la vía férrea, era común oír a Alfaro y a sus partidarios justificar cualquier sacrificio, especialmente económico, para lograr construir la línea entre Guayaquil y Quito. Sus ministros de Obras Públicas, como José de Lapierre o Ricardo Valdivieso, abundaban en ese sentido en sus respectivos informes al parlamento¹². El encono con que Alfaro trató la cuestión del ferrocarril le permitió reconstruir el tramo existente, de Durán a Sibambe, y luego concluir la obra, que fue inaugurada en 1908, cuando el primer tren llegó a Quito. La construcción estuvo a cargo de una empresa fundada y dirigida por el empresario estadounidense Archer Harman, la *Guayaquil and Quito Railway Company*.

Bajo el régimen progresista y luego la Revolución liberal, los conservadores se opusieron con ahínco a la construcción del ferrocarril, a pesar de que se trataba originalmente de un proyecto de García Moreno. No se atrevían, empero, a proclamar abiertamente su hostilidad al proyecto como tal e incluso reconocían que era imprescindible para traer prosperidad al país. En 1890, al tiempo que, en su informe al Consejo de Estado, el dirigente conservador Camilo Ponce llamaba a proclamar la caducidad de uno de los contratos ferrocarrileros¹³, por haber el contratista incumplido con el plazo previsto, calificaba al ferrocarril transandino como “la obra más vivamente anhelada por el patriotismo ecuatoriano”¹⁴ e indicaba que su llegada al callejón interandino anunciaría para el Ecuador “su nacimiento a la verdadera vida industrial y su

11 Flores expuso su escepticismo frente a una pronta conclusión del proyecto de ferrocarril en su mensaje al Congreso ordinario de 1890, publicado en el *Diario Oficial*, n°256, 14 de agosto de 1890, p. 1911-1912.

12 Respectivamente, *Informes del Ministro de los Interior y Policía a la Convención Nacional de 1896-1897*, Quito, Imprenta Nacional, 1897, p. 36; e *Informe del Ministerio de Obras Públicas, agricultura, etc., al Congreso ordinario de 1898*, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1898, p. LI.

13 El contrato con Marcus J. Kelly de 1885 y su ampliación de 1887.

14 *Diario Oficial*, n°244, 25 de junio de 1890, p. 1817.

consiguiente prosperidad”¹⁵. Sin embargo, más allá de estas declaraciones, la actitud de los conservadores demostró, por el contrario, su férrea oposición a la construcción del ferrocarril transandino, como lo veremos más adelante.

En suma, gobernantes con diferentes orientaciones políticas, como García Moreno, Caamaño o Alfaro, consideraron al ferrocarril como el principal instrumento de consolidación del Estado nacional.

De decepción en decepción

A pesar del discurso oficial, que a lo largo del último tercio del siglo XIX ensalzó el proyecto de ferrocarril, los numerosos tropiezos de todo tipo que alargaron la construcción por más de treinta años (de 1872 a 1908) mermaron el entusiasmo inicial. El periodo progresista, en particular, es, sin duda, el del desengaño frente al proyecto de ferrocarril transandino. Todos los intentos gubernamentales por concluir la obra fracasaron.

El gobierno de Caamaño celebró dos contratos con el empresario Marcus J. Kelly. El primero, de 1885, buscaba concluir el ferrocarril del sur desde el puente del río Chimbo hasta Sibambe, en las laderas occidentales de los Andes. Para financiar la obra, Kelly disponía, según el contrato, del control exclusivo de la renta del monopolio estatal de la sal. Al poco tiempo, se firmó una ampliación del contrato en 1887, según la cual Kelly debía prolongar el ferrocarril de Yaguachi a Durán y crear una sociedad anónima encargada de la construcción de la vía férrea, abierta a capitales europeos, para subsanar la cruel falta de financiamiento de la obra. Kelly no logró cumplir con los plazos establecidos en ambos contratos y en 1890 el gobierno de Flores, con la anuencia del Consejo de Estado, decidió proclamar la caducidad de los dos acuerdos y entablar un juicio arbitral que permitiera al Estado recuperar la renta del estanco de la sal.

A pesar de este desencuentro y del moderado entusiasmo que suscitaba el proyecto de ferrocarril por parte de Antonio Flores, su gobierno firmó en 1890 un nuevo contrato, esta vez con el conde francés Thadée d'Oksza para la construcción de la vía férrea hasta Sibambe, en un primer momento, y luego hasta Riobamba. Sin embargo, el nuevo contratista tampoco cumplió su parte, al no depositar la garantía prevista a favor del gobierno ecuatoriano en el plazo estipulado, de modo que el contrato se dio por concluido igualmente.

Cuando Luis Cordero asumió la presidencia en 1892, el Congreso dispuso que el Estado asumiera directamente la construcción del ferrocarril del sur, en vez de delegarla a empresarios extranjeros¹⁶, pero Cordero no tuvo tiempo de concretar proyecto alguno.

¹⁵ *Ibid.*, p. 1818.

¹⁶ *Diario Oficial*, n°21, 13 de agosto de 1892, p. 167.

El fracaso de los contratos de 1885, 1887 y 1890 terminó acentuando aún más el escepticismo de Flores en relación al ferrocarril y, más ampliamente, el desengaño de la sociedad ecuatoriana. Ya en la época liberal, el escepticismo estaba tan arraigado en parte de la población que, incluso después de que se concluyó en 1901 el tramo más difícil, la “Nariz del diablo”, la percepción de que el tren no llegaría nunca a Quito aún era palpable en ciertos sectores de la capital, sentimiento agudizado por la incapacidad de la empresa constructora para cumplir con los plazos establecidos. De hecho los retrasos de la obra empezaron a ser el blanco del humor de los comerciantes. A principios de 1907, el dueño de un nuevo bar de Quito publicó en reiteradas ocasiones en el diario *El Comercio* un anuncio que buscaba promocionar su negocio: “Antes que el ferrocarril llegará al Bar New York, que se va a establecer en la casa chica del Sr. Juan Francisco Freile, carrera de Venezuela, junto al Banco del Pichincha, el famoso Whiskey escocés y americano pedido directamente a las fábricas de Inglaterra y Estados Unidos”¹⁷. Parecía que incluso los licores del otro lado del Atlántico podían llegar a Quito antes que el tren.

La vía férrea no tardó en obtener el calificativo de “ferrocarril más difícil del mundo”, no solo por las dificultades técnicas a las que tuvo que hacer frente el proyecto debido a las condiciones geográficas del país, sino también por las resistencias que creó, sus escasas perspectivas de rentabilidad, puesto que su razón de ser no era el transporte de productos de exportación, y por el hecho de que “la reputación de solvencia del Estado ecuatoriano no era muy brillante”, lo que dificultaba la posibilidad de financiamientos externos para la obra¹⁸. Esta conjunción de factores explica el escepticismo que provocó el proyecto.

En conclusión, desde tiempos de García Moreno, el discurso oficial siempre vio en el ferrocarril una pieza clave del proyecto nacional. Sin embargo, este discurso no fue siempre unánimemente compartido: el proyecto de ferrocarril logró dividir al país y muchas voces lo consideraron más como una amenaza contra la soberanía nacional que como un garante de la unidad del país.

Un proyecto polémico

En tiempos de García Moreno la oposición al ferrocarril fue relativamente débil porque la obra avanzó muy poco. La construcción apenas empezó en 1872. Lo que más polémica provocaba en ese entonces era el trabajo forzado de los peones agrícolas y de los indios conciertos en las obras del ferrocarril y

¹⁷ *El Comercio*, por ejemplo, del n°281, 8 de enero de 1907, al n°286, 13 de enero de 1907; o del n°292, 20 de enero de 1907 al n°300, 30 de enero de 1907.

¹⁸ DELER, Jean Paul, *op. cit.*, p. 268.

de la carretera Quito-Sibambe que García Moreno mandó construir, algo que disgustaba sobremanera a los terratenientes andinos, pues se veían privados de la mano de obra de sus haciendas.

Pero la oposición al ferrocarril se volvió mucho más fuerte durante el progresismo, especialmente en la presidencia de Flores, y la Revolución liberal, ya que Flores y Alfaro fueron los únicos en firmar un contrato que permitiera llevar el ferrocarril hasta el corredor interandino: el contrato d'Oksza (1890) y el contrato Valdivieso-Harman (1897).

La oposición al ferrocarril era muy heteróclita, pues reunía a la vez a quienes se oponían al ferrocarril como tal, por considerar su construcción financiera o técnicamente imposible y quienes, por el contrario, reconocían la necesidad de la vía férrea pero cuestionaban la manera en que Flores o Alfaro pretendían manejar la cuestión. La Iglesia católica rechazaba la noción de progreso asociada con el proyecto de ferrocarril y temía que el tren favoreciera la llegada de inmigrantes anglosajones, en su mayoría protestantes, una amenaza para la unidad religiosa del país, y por lo tanto para la unidad nacional, pues ambas se confundían en su discurso¹⁹. Si bien fue García Moreno, el principal dirigente conservador del siglo XIX, quien ideó el proyecto, cuando este fue retomado por los progresistas y luego por los liberales, los conservadores decidieron oponerse a él con todas sus fuerzas. Finalmente, una parte de la élite terrateniente serrana y de la oligarquía agro-mercantil guayaquileña veía al ferrocarril con preocupación, pues temía un aumento impositivo para compensar el gasto público dedicado a la obra.

Ferrocarril y deuda: ¿dos caras de una misma moneda?

Uno de los aspectos más polémicos del contrato d'Oksza y del contrato Valdivieso-Harman es que suponían una restructuración de la deuda externa del país. Alberto Acosta señala que a partir de los años 1880, en el Ecuador, “la deuda externa y el ferrocarril eran tema prioritario. La primera, como un problema a ser resuelto y el segundo, como un mecanismo para lograrlo”²⁰, aunque la relación también podía ser inversa. Tanto Flores como Alfaro consideraban que el Estado carecía de recursos para financiar la construcción del ferrocarril por lo que necesitaba acceder a créditos externos, pero para el efecto era imprescindible que el país restableciera la confianza entre los tenedores de bonos y restructurara la deuda externa.

Restablecer el crédito público fue uno de los cuatro puntos del programa de gobierno de Flores. Este objetivo suponía reanudar el pago de la

¹⁹ Para mayor información sobre la posición de la Iglesia en torno al tema del ferrocarril, ver MEDINA, Alexis, “L’Église catholique face à la construction du chemin de fer transandin en Équateur : de la polémique au consensus, 1897-1908”, *HISTOIRE(S) de l’Amérique latine* (HISAL), vol. 5, 2010, <http://www.hisal.org>.

²⁰ ACOSTA, Alberto, *La deuda eterna. Una historia de la deuda ecuatoriana*, Quito, Grupo de trabajo sobre deuda externa y desarrollo, 1990, p. 123.

deuda externa, interrumpido desde 1869. Para aliviar los pagos que le correspondían al Estado, buscó obtener una condonación de la deuda que permitiera reducirla hasta el 30% de su monto inicial²¹. El ferrocarril del sur parecía ser un instrumento clave de la restructuración: “A cambio de la rebaja del capital, se puede ofrecer el actual ferrocarril con una concesión [...], o bien un tanto por ciento de su producto neto”²². Para lograr restructurar la deuda y continuar las obras del ferrocarril, Flores deseaba realizar dos emisiones de bonos. La primera estaba destinada a pagar los intereses sobre el nuevo capital nominal de la deuda. Al entreverse la caducidad del contrato ferrocarrilero con Kelly, el gobierno asumiría pronto de nuevo el control de la renta de la sal, pero Flores tenía previsto usarla no para seguir financiando la construcción del ferrocarril del sur, sino para garantizar la emisión de bonos destinados al pago de los intereses. Para no privar a la línea férrea de los fondos indispensables para su construcción, era necesaria, pues, una segunda emisión, un crédito adicional destinado exclusivamente al proyecto de ferrocarril.

Tras arduas negociaciones, Flores logró que los tenedores de bonos y el Congreso de 1890 aprobaran un proyecto de restructuración de la deuda externa que recababa la mayor parte de sus propuestas, lo que abrió la puerta para que el Ecuador reanudara el pago de la deuda a partir de 1893. Sin embargo, esta renegociación no dio un impulso definitivo a la construcción del ferrocarril del sur, puesto que no impidió que se declarara la caducidad del contrato d'Oksza en 1891 ni que, en medio de la crisis internacional de la plata que afectó duramente al Ecuador por tener un sistema monetario bimetalico, el Congreso de 1894 decretara la suspensión de pagos de la deuda externa²³.

Alfaro también consideraba indisoluble la relación entre el ferrocarril y la deuda externa. El gobierno buscaba fusionar la deuda de la Independencia y la deuda del ferrocarril para aliviar los pagos que le correspondían al Estado. Alfaro realizó la operación “entre 1898 y 1903, [...] como efecto de diversos acuerdos entre la compañía signataria del contrato de 1897 y el Consejo de Propietarios de bonos de Londres que cambió una parte de los certificados de depósito de los bonos de la deuda externa contra una serie de bonos del ferrocarril”²⁴.

La percepción de que la renegociación de la deuda y la construcción del ferrocarril del sur iban irremediamente de la mano no era exclusiva de Flores y Alfaro. El Congreso de 1892, por ejemplo, dispuso la creación del

21 Flores expuso su proyecto de renegociación de la deuda externa a su ministro de Hacienda en una carta publicada en FLORES, Antonio, *Cuestiones de Hacienda*, Guayaquil, Imprenta de *La Nación*, 1889, p. 6-11.

22 *Ibid.*, p. 9.

23 *Diario Oficial*, n°287, 4 de agosto de 1894, p. 2344.

24 DELER, Jean-Paul, *op. cit.*, p. 268.

Ministerio de Obras y Crédito Públicos²⁵. Hasta ese entonces, el ramo de Obras públicas estaba bajo la tutela del Ministerio del Interior, y el Crédito público no era más que uno de los numerosos asuntos a cargo del ministerio de Hacienda. Con su decisión de crear este nuevo ministerio, el Congreso establecía explícitamente la relación institucional entre ambos ramos.

Pero fue precisamente esta relación entre la deuda y el ferrocarril lo que causó polémica en los sucesivos contratos ferrocarrileros. Acosta señala que el arreglo de la deuda logrado por Flores fue duramente cuestionado:

La presencia y participación de familiares de Flores Jijón en las renegociaciones de la deuda y en puestos de la administración pública exacerbaron los ánimos de la oposición [...]. El nepotismo floreano y la acción de sus seguidores más cercanos en temas tan delicados como la deuda hicieron que, a partir de entonces, se conociera a los gobernantes de esta época [el progresismo] como de la “argolla”²⁶.

El intento alfarista por vincular ferrocarril y deuda fue igualmente el blanco de agudas críticas. Un periódico conservador, *El Proscrito*, consideraba que “Ferrocarril y Deuda externa son las piezas con que Alfaro, Harman & Cía. han querido dar mate a la Nación”²⁷. El propio contenido del contrato Valdivieso-Harman celebrado por el gobierno de Alfaro suscitó reparos, ya que, como lo indica Ayala Mora:

No cabe duda de que el primer contrato del ferrocarril [de 1897] tuvo grandes vacíos. También puede decirse que se hacían excesivas concesiones a la compañía, sin las correspondientes garantías. En ese sentido, muchas de las observaciones levantadas en el Congreso [de 1898, que criticó duramente el acuerdo] eran correctas. El apresuramiento de Don Eloy le llevó a hacer concesiones aún más escandalosas que las que había combatido en los gobiernos progresistas²⁸.

Los conservadores aprovecharon la opacidad de las negociaciones, los perjuicios que suponían para el erario nacional la firma de ambos contratos y los vacíos jurídicos que dejaban para alimentar sus cuestionamientos al poder progresista y luego liberal.

La oposición conservadora

Bajo las presidencias de Flores y de Alfaro, la oposición más beligerante al ferrocarril provino del movimiento conservador, que hizo todo por anular

25 *Informe del Ministro de Obras y Crédito Públicos al Congreso constitucional de 1894, Quito, Imprenta del clero, 1894, p. 3.*

26 ACOSTA, Alberto, *op. cit.*, p. 127.

27 “Mentiras y farsas”, *El Proscrito*, Lima, 1 de enero de 1898, p. 3.

28 AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución liberal ecuatoriana*, Quito, CEN-Taller de Estudios Históricos (TEHIS), p. 118. Muchos opositores a Alfaro consideraban incluso que los contratos firmados por los gobiernos progresistas, tan vilipendiados en su tiempo, eran más favorables al país. Ver, por ejemplo, “Ferrocarril de Alfaro”, *El Proscrito*, 19 de febrero de 1898, p. 92; o *Breves observaciones que demuestran lo ruinoso que será para la nación el contrato del ferrocarril del sur*, Guayaquil, Imprenta de Gómez Hermanos, 1897, p. 2-3.

los contratos suscritos por ambos gobiernos. Alberto Acosta explica el porqué de esta hostilidad a la vía férrea y el endeudamiento adicional que suponía: “El conservadorismo, brazo político de los terratenientes y del clero, cuestionaba la inserción del país en la división internacional del trabajo que, en contrapartida, era el proyecto económico de las fuerzas liberales y burguesas”²⁹. Enrique Ayala Mora abunda en el sentido de Acosta, al acotar: “La construcción del ferrocarril provocó la resistencia del latifundismo de la sierra, más temeroso de las consecuencias del endeudamiento externo y de los efectos de la obra en el mercado de fuerza del trabajo, que confiado en sus beneficios, que se consideraban muy lejanos”³⁰.

Durante la presidencia de Antonio Flores, Camilo Ponce se perfilaba como el principal dirigente conservador y el mayor opositor al gobierno. Desde su cargo de consejero de Estado, militó activamente por la rescisión tanto del contrato con Kelly de 1885 y su extensión de 1887, como del contrato d’Oksza de 1890. En aquel año, precisamente, logró aprobar por el Consejo de Estado un informe de su autoría en el que pedía al gobierno decretar la caducidad del contrato con Kelly por haber este incumplido el plazo estipulado³¹. El gobierno de Flores, emplazado por el Consejo de Estado, inició, pues, un juicio arbitral en contra de la compañía de Kelly. Pero al poco tiempo, al firmarse el contrato con el conde d’Oksza, quien asumió las obligaciones de la compañía constructora, el gobierno se comprometió a suspender el juicio, para no interrumpir las obras de la vía férrea y facilitar las tareas del nuevo contratista.

Camilo Ponce, desde el Consejo de Estado, procuró, una vez más, obtener la caducidad de este nuevo arreglo. El conde d’Oksza no logró depositar la garantía a favor del gobierno en el plazo y en las especies previstos en el contrato. En este contexto, Ponce logró que el Consejo aceptara, en julio de 1891, su proposición de dar por resuelto el contrato con el conde y exhortar al gobierno a reanudar el juicio arbitral que se había suspendido tras la firma del contrato de 1890³². Ponce aprovechó sus críticas al incumplimiento de las obligaciones de Thadée d’Oksza para cuestionar al gobierno y a sus agentes, en particular al cónsul general del Ecuador en París, Clemente Ballén, un liberal moderado encargado de las relaciones del gobierno con el conde y su compañía.

29 ACOSTA, Alberto, *op. cit.*, p. 130.

30 AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución liberal ecuatoriana, op. cit.*, p. 118. Ver igualmente AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador, op. cit.*, p. 228-229.

31 El informe completo fue publicado en el *Diario Oficial*, n°244, 25 de junio de 1890, p. 1814-1818.

32 Las dos intervenciones en que Ponce expuso ante el Consejo sus argumentos a favor de la resolución del contrato d’Oksza y la reanudación del juicio arbitral fueron publicadas en el *Diario Oficial*, n°349, 17 de julio de 1891, p. 3371-3375, y n°350, 24 de julio de 1891, p. 3383-3386.

Camilo Ponce disponía de una gran influencia en el Consejo de Estado del que, además, formaban parte notorios conservadores, como Julio B. Enríquez, Honorato Vázquez y el propio vicepresidente Pablo Herrera (1890-1894). De hecho, todo el Consejo de Estado aprobó la proposición de Ponce a favor de la resolución del contrato d'Oksza, con la excepción de dos ministros, el de Guerra y el de Hacienda³³. Bajo la presión del Consejo, el gobierno de Flores no tuvo más remedio que reconocer la caducidad del contrato y reiniciar el juicio arbitral, lo que supuso la suspensión de las obras, que por lo demás habían avanzado poco.

La activa oposición de Camilo Ponce a los acuerdos con Kelly y sobre todo con d'Oksza le confirió la imagen de defensor de los intereses patrios frente a los contratos leoninos celebrados por los gobiernos de la "argolla"³⁴ a favor de codiciosos empresarios extranjeros, y le proporcionó gran notoriedad. Esta actitud lo catapultó a una candidatura presidencial en 1892, cuando se presentó a la cabeza de una coalición que unía a los descontentos con el régimen progresista, a la vez a los conservadores y parte de los liberales.

La oposición conservadora al ferrocarril no decreció con los años. En tiempos de Alfaro, el Congreso de 1898 decidió anular el contrato Valdivieso-Harman. Los conservadores, si bien eran minoritarios, lograron acabar con el contrato, ya que recibieron el respaldo de los liberales moderados, fuertemente antialfaristas, y que dominaban el Congreso³⁵. Alfaro se vio entonces obligado a redefinir los términos del contrato con Harman y luego a convocar a varios congresos extraordinarios en los que negoció arduamente con el ala moderada del liberalismo para lograr aprobar el nuevo texto. El empeño de los conservadores por anular el contrato no debe sorprender si se toma en cuenta el papel central asignado al ferrocarril por el discurso alfarista: atacar el ferrocarril era atacar a Alfaro.

Es curiosa la similitud entre los contratos celebrados por Flores y Alfaro. Más allá de las diferencias entre estos dos rivales políticos, ambos tuvieron que hacer frente a una enconada oposición conservadora a sus respectivos contratos ferrocarrileros, que los consideraba en exceso onerosos y negociados en términos perjudiciales para el país, Flores en el Consejo de Estado, Alfaro en el Congreso. El primero llamó al Consejo a reconsiderar su decisión y el segundo vetó la actuación del Congreso, pero ambos cuerpos colegiados insistieron sobre su decisión. La diferencia radica en que Flores decidió no dar más seguimiento al asunto, mientras que Alfaro hizo todo por salvar el contrato del ferrocarril y lo consiguió.

³³ *Diario Oficial*, n°350, 24 de julio de 1891, p. 3386.

³⁴ La "argolla" era un término empleado por los opositores al progresismo para designar el sistema político progresista basado en el nepotismo del clan Caamaño-Flores.

³⁵ AYALA MORA, *Enrique*, *Historia de la Revolución liberal ecuatoriana*, op. cit., p. 116.

El papel que jugaron los conservadores en el Consejo de Estado y en el Congreso para anular los contratos ferrocarrileros de 1890 y 1897, respectivamente, al igual que los réditos políticos que obtuvieron (con la candidatura presidencial de Ponce de 1892, que tenía opciones reales de ganar), son una muestra de que el ferrocarril fue “columna vertebral del debate político y motivo de la definición de las tendencias más importantes de la época”³⁶. La politización del tema daba la impresión, pues, de que el ferrocarril del sur era factor de división más que de unidad.

Los detractores de los dos contratos consideraban que el precio a pagar por la construcción del ferrocarril era demasiado elevado en ambos casos, que la restructuración de la deuda era lesiva para los intereses nacionales y que se otorgaban demasiados poderes a la compañía extranjera encargada de la construcción. Estos reparos daban al ferrocarril una imagen contraria a la de la “obra redentora” y hacían temer, más bien, por la soberanía del país. La imagen del ferrocarril como instrumento de capital importancia para la construcción nacional se vio seriamente amenazada por las polémicas sobre los contratos ferrocarrileros. Dichas polémicas fueron alimentadas por la prensa y la publicación de opúsculos explicativos, de panfletos, pasquines y hojas volantes. El debate no se limitó a la clase política sino que tuvo eco en la opinión pública, como lo demuestra la activa participación, entre otros, del diario *El Comercio* en el debate sobre el ferrocarril, al que se hará referencia más adelante.

A pesar de los reparos y el escepticismo que suscitó el proyecto, el avance de las obras del ferrocarril terminó creando progresivamente un consenso nacional a su alrededor.

Un proyecto aglutinador

La disolución progresiva de la oposición al ferrocarril

Si bien la coalición hostil a la vía férrea llegó a ser muy fuerte, no logró mantenerse a lo largo del tiempo. En primer lugar, sufrió un duro golpe con la ratificación de la segunda versión del contrato Valdivieso-Harman en 1898: por primera vez un contrato para la construcción de toda la obra hasta Quito era aceptado definitivamente. Los reparos se fueron atenuando después progresivamente a medida que avanzaban las obras, especialmente una vez que se concluyó la etapa más difícil, la “Nariz del diablo”, en 1901, cuando el ferrocarril logró superar los Andes e ingresar al valle interandino. Finalmente, la inauguración de la vía férrea en 1908 fue motivo de intensos festejos en la capital. Incluso los más acérrimos opositores a Alfaro terminaron celebrando con entusiasmo desbordante la llegada del primer tren a Quito. Uno de los

³⁶ AYALA MORA, Enrique, *Nueva Historia del Ecuador, Vol. 7: Época Republicana I*, op. cit., p. 261. Ayala Mora insiste igualmente sobre este aspecto en *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, op. cit., p. 194, 218 y 228.

ejemplos más significativos es el del diario *El Comercio*, fundado en la capital en 1906.

Si bien en sus inicios se definía como un órgano de prensa independiente, destinado exclusivamente a defender los intereses del comercio, como lo indica su título, en seguida se volvió radicalmente hostil a Alfaro durante su segunda administración (1906-1911). A partir de enero de 1907 y durante el resto del año, el diario llevó a cabo una virulenta campaña en contra de la empresa de Archer Harman. El blanco de las críticas no era el proyecto de ferrocarril *per se*, ni siquiera el contenido del contrato Valdivieso-Harman y de sus múltiples *addenda* posteriores, sino el sistemático incumplimiento de sus cláusulas por parte de la compañía, que contrastaba con la religiosidad que el gobierno de Alfaro demostraba para cumplir con su parte y proteger a la compañía. El principal objetivo, según el diario, debía ser deshacerse de esta última. En un artículo del 7 de septiembre de 1907, su posición se resumía de la siguiente manera:

Nadie hay en el país que pueda ser enemigo del ferrocarril ni aún los más furibundos retrógradas. Todos lo desean y todos están prontos a contribuir para que el ferrocarril se concluya. Nosotros somos de ese número. Pero no nos ciega tanto este deseo hasta el extremo de cerrar los ojos a todo. [...] Tampoco creemos que la obra de la Empresa sea grandiosa. Grandiosa es la obra de unir la Costa con la Sierra; grandiosa es la idea, grandioso es el esfuerzo del país y grandioso será el resultado.

Pero la obra tal como ha sido hecha es pésima; y eso está a la vista de todos. En ella se ha explotado al país hasta donde les ha sido posible a los empresarios³⁷.

Ya en el mes de enero, *El Comercio* contribuyó, con sus artículos, a crear un ambiente de hostilidad en contra de Harman. Bajo la presión de la opinión pública, la Convención Nacional de 1906-1907, a pesar de estar dominada por los partidarios de Alfaro, aprobó un decreto en el que amenazaba con rescindir el contrato si Harman no concluía la obra en el plazo estipulado (el 14 de junio de 1907)³⁸. La decisión de la Convención muestra la influencia que logró la campaña de *El Comercio*.

Pero la cuestión no se quedó ahí. En abril de 1907, los periodistas de *El Comercio* se abocaron a la titánica tarea de demostrar de manera pormenorizada los incumplimientos de la compañía con el contrato de 1897 y sus sucesivas reformas, artículo por artículo, en un extensísimo reportaje de cincuenta capítulos publicado a lo largo de cinco meses³⁹. En lo que se refiere al ferrocarril, ningún periódico había desplegado nunca, en la historia del

³⁷ “El ferrocarril del Sur y los derechos del Ecuador”, capítulo I, *El Comercio*, n°482, 7 de septiembre de 1907, p. 1.

³⁸ “Convención Nacional”, *El Comercio*, n°289, 17 de enero de 1907, p. 2.

³⁹ “El ferrocarril del Sur y los derechos del Ecuador”, publicado en *El Comercio* entre los n°352, 5 de abril de 1907 y n°482, 7 de septiembre de 1907.

Ecuador, semejante esfuerzo para cuestionar la política del gobierno. Las numerosas publicaciones sobre el ferrocarril por parte del diario llegaron a su paroxismo durante la segunda mitad del mes de junio de 1907, cuando se trataba el tema diariamente. Las nuevas entregas del reportaje sobre los incumplimientos de la compañía sea se intercalaban entre dos números que contenían otros artículos sobre el ferrocarril, sea coincidían con ellos en un mismo número. El frenesí del diario en esa época no era una coincidencia: el plazo para la conclusión del ferrocarril a Quito vencía el 14 de junio y el incumplimiento por parte de la compañía alimentaba las críticas del diario.

Mientras tanto, Alfaro intentó defender a Harman y a la compañía, pero ante la decisión de la Convención Nacional, se vio obligado a iniciar un juicio arbitral contra la *Guayaquil and Quito Railway Company* que desembocó en largas negociaciones entre el gobierno y la compañía. Apenas al año siguiente, después de la inauguración de la vía férrea, lograron llegar a un acuerdo para garantizar a Harman la propiedad del ferrocarril y aprobarlo en el Congreso⁴⁰.

La enconada oposición que *El Comercio* mostró frente al proyecto alfarista de ferrocarril pareció desvanecerse, sin embargo, el día de la inauguración de la obra, el 25 de junio de 1908. *El Comercio* celebró la llegada del primer tren a Quito en su editorial de ese día⁴¹. Apenas un año antes, el diario denunciaba a “una empresa extranjera que nos ha explotado y arruinado miserablemente”⁴². Pero el 25 de junio de 1908, ya no se afirmaba que la construcción del ferrocarril arruinaría al país; por el contrario, se celebraba la prosperidad que vendría con el tren. Ya no se mencionaba al “malhadado ferrocarril”⁴³, como en artículos anteriores, sino que se recurría directamente a la perífrasis de la retórica alfarista, “la obra redentora”, y a expresiones semejantes como “la estupenda maravilla, el monstruo divino”.

La inminencia de la conclusión del ferrocarril de Guayaquil a Quito, que permitió la creación de un consenso nacional alrededor de la obra, explica este giro radical por parte del diario. Sin embargo, el cambio de opinión más espectacular es el de la Iglesia católica.

El cambio de posición de la Iglesia católica

A lo largo de la Revolución liberal, el ala más conservadora de la Iglesia fue progresivamente marginada, gracias especialmente a un recambio generacional en la cúpula eclesiástica, puesto que todos los obispos que habían sido testigos de la llegada de los liberales al poder en 1895 habían muerto para

40 UGGEN, John F., “Archer Harman: de promotor a propietario del ferrocarril del Sur”, en FERNÁNDEZ, Sonia (dir.), *El ferrocarril de Alfaro. El sueño de la integración*, Quito, TEHIS-CEN, 2008, p. 170.

41 “El ferrocarril en Quito”, *El Comercio*, 25 de junio de 1908, p. 1.

42 “El problema de hoy en su verdadero aspecto”, *El Comercio*, n°419, 23 de junio de 1907, p. 1.

43 “Correspondencia”, *El Comercio*, n°293, 22 de enero de 1907, p. 2.

1904, salvo Federico González Suárez, obispo de Ibarra, jefe del ala moderada de la Iglesia. Este último fue promovido arzobispo de Quito en 1904 y logró nombrar a sus discípulos en las demás diócesis. González Suárez optó por una relación más pragmática con el poder liberal y atenuó la actitud beligerante de la Iglesia contra el gobierno. Fue uno de los raros prelados en apoyar explícitamente la construcción del ferrocarril tras la firma del contrato Valdivieso-Harman⁴⁴. Una vez que se hizo con la dirección de la Iglesia ecuatoriana, esta institución terminó aceptando el proyecto del ferrocarril transandino.

Al menos tres documentos reproducidos en el *Boletín eclesiástico*, publicación oficial de la Iglesia desde 1894, muestran este cambio de posición en torno a la vía férrea. No es una coincidencia que los tres se publicaran entre febrero y septiembre de 1908: fue durante este periodo cuando se inauguró la línea entre Quito y Guayaquil, el 25 de junio de 1908.

En primer lugar, un artículo de febrero de 1908 relata el viaje de Manuel María Pólit de Roma, donde fue consagrado obispo, a Cuenca, sede de su diócesis⁴⁵. El nuevo obispo llegó a Guayaquil el 24 de diciembre y en seguida salió para Quito, donde quería entrevistarse con el arzobispo González Suárez antes de volver a Cuenca. Según el artículo, el obispo llegó a Quito el 26 de diciembre, es decir que el trayecto le tomó dos días. Aunque el *Boletín eclesiástico* no lo mencione en ningún momento, está claro que el nuevo obispo tomó el tren, al menos en el tramo en que la línea férrea funcionaba en ese entonces, es decir de Durán hasta Chasqui, a unos sesenta kilómetros al sur de Quito. Este artículo es revelador, ya que no solo la Iglesia cesa sus críticas al ferrocarril sino que empieza a usarlo como medio de transporte.

A los pocos meses, cinco días antes de la inauguración del ferrocarril transandino, el arzobispo de Quito, González Suárez, ordenó en una circular a todos los directores de iglesia de la capital que hicieran repicar las campanas de la ciudad el día en que estaba prevista la llegada del primer tren a Quito⁴⁶, y así se hizo. González Suárez reconocía la importancia de esta obra y consideraba que la Iglesia no debía quedarse atrás en la celebración, aunque se vio excluida de todos los festejos oficiales por el poder liberal. Por lo demás, apenas un año y medio antes se había aprobado una nueva constitución que consagraba la separación entre la Iglesia y el Estado, medida que venía a coronar la serie de reformas aprobadas por el liberalismo para secularizar las instituciones públicas.

⁴⁴ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, "Exposición presentada al mismo Presidente de la República sobre la armonía entre la Iglesia y el Estado", *El Industrial*, Quito, 4 de noviembre de 1899, p. 2.

⁴⁵ *Boletín eclesiástico*, tomo XV, Quito, Imprenta del clero, 1908, p. 102.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 625.

Finalmente, un pequeño artículo publicado el 15 de septiembre de 1908 muestra la profundidad del giro operado por la Iglesia⁴⁷. En él se hace referencia a un edicto del obispo de Cuenca por el cual crea la parroquia de Huigra y nombra a su primer cura. Huigra era una población nacida *ex nihilo* en las estribaciones occidentales de los Andes debido a la construcción del ferrocarril. Sorprende que el artículo celebre la vía férrea y el progreso que suponía su inauguración, pues se dejaba de lado la repugnancia que esta noción inspiraba, por ejemplo, al antiguo obispo de Loja. En efecto, cuando se aprobó el contrato Valdivieso-Harman, José María Masià indicaba en 1898 que la única manera de salvar al país era recurrir a la virgen María: “ella y sólo ella puede alcanzar de Dios el remedio para los males de la República y hacer que en ella vuelva a florecer la paz, la moralidad, el bienestar de otros tiempos y que prospere siempre más y más en adelante”⁴⁸. En otras palabras, la redención del país solo podía venir de la devoción mariana y no de una obra material, como el ferrocarril. Pero en 1908, la Iglesia celebraba la vía férrea por ser el mejor instrumento para garantizar el progreso en el Ecuador. En todo caso, no debe extrañar que la Iglesia buscara fortalecer su presencia en las nuevas zonas de poblamiento creadas por la vía férrea, cuando su principal temor, aunque luego resultaría infundado, era que el ferrocarril estimulara la llegada de inmigrantes anglosajones, por lo tanto, en su mayoría protestantes.

Estos tres documentos muestran claramente la aceptación del proyecto de ferrocarril por la Iglesia, una vez que el ala moderada, encarnada en la figura del arzobispo González Suárez, se volvió dominante. Sin embargo, en ninguno de estos textos se hace referencia al papel clave de Alfaro y el régimen liberal en la construcción del ferrocarril.

Conclusión

El poder político asumió desde un principio el proyecto del ferrocarril del sur como un instrumento central para garantizar la unidad del país. En ese sentido, la continuidad entre los proyectos nacionales conservador, progresista y liberal es evidente. Como lo señala Ayala Mora, en materia de construcción del Estado central, especialmente a través de obras de infraestructura, como el ferrocarril, García Moreno viene a ser un precursor directo de Eloy Alfaro⁴⁹.

Muchas voces se levantaron contra el proyecto en la etapa progresista y durante la Revolución liberal, cuando el proyecto fue retomado por Alfaro. Pero a medida que avanzaban las obras, el ferrocarril dejó ser considerado como un criterio de definición de las identidades políticas, contrariamente, por ejemplo, a la secularización de las instituciones públicas, que seguía

⁴⁷ *Ibid.*, p. 600.

⁴⁸ *Boletín eclesiástico*, tomo V, Quito, Imprenta del clero, 1898, p. 141.

⁴⁹ AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, op. cit., p. 124.

dividiendo a la opinión pública. El ferrocarril empezó a ser considerado ya no como un proyecto netamente liberal, sino como una gran obra de interés nacional que trascendía las divisiones políticas, lo que explica por qué el diario *El Comercio* o la Iglesia católica, por ejemplo, celebraron la inauguración de la línea férrea, aunque sin mencionar en ningún momento a Alfaro y a los liberales.

Siempre se han señalado las consecuencias materiales de la vía férrea sobre la construcción de la nación ecuatoriana: la conexión rápida y permanente entre Quito y Guayaquil, la consolidación del mercado interno, la profundización de las dinámicas migratorias internas ya existentes⁵⁰. Pero la disolución de la amplia coalición hostil a la vía férrea y la aparición de un gran consenso en torno a la obra redentora en los últimos años de su construcción demuestran que el poderoso potencial aglutinador del ferrocarril transandino emana no solo de sus consecuencias posteriores, sino en igual medida del proyecto como tal, que durante la Revolución liberal logró reunir a sus principales opositores, como los conservadores y la Iglesia católica.

Alexis MEDINA
Université Paris Nanterre
EA 369 CRIIA

⁵⁰ Ver, por ejemplo, CLARK, Kim, *op. cit.*, p. 100-103.