



L'Église catholique face à la construction du chemin de fer transandin en Équateur : de la polémique au consensus, 1897-1908

Alexis Medina

► To cite this version:

Alexis Medina. 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, 2010. hal-03453903

HAL Id: hal-03453903

<https://hal.science/hal-03453903>

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.



Revue

HISTOIRE(S) de l'Amérique latine

Vol. 5 (2010)

*L'Église catholique face à la construction du chemin de fer transandin
en Équateur : de la polémique au consensus, 1897-1908*

Alexis MEDINA

www.hisal.org | décembre 2010

URI: <http://www.hisal.org/revue/article/Medina2010-5-3>

L'Église catholique face à la construction du chemin de fer transandin en Équateur : de la polémique au consensus, 1897-1908

Alexis Medina*

La célébration du centenaire de l'inauguration du chemin de fer de Guayaquil à Quito en 2008 a relancé l'intérêt des historiens pour cette œuvre majeure, projet du Président García Moreno (1860-1865 et 1869-1875). Construit pendant la Révolution libérale, il est considéré comme une véritable prouesse technique, comme l'œuvre d'infrastructure la plus importante du XIX^e siècle en Équateur et comme une étape essentielle dans la construction de la nation équatorienne¹. Pourtant, peu de publications traitent exclusivement du chemin de fer. Le plus souvent, ce dernier ne fait l'objet que de quelques pages au sein d'ouvrages généraux consacrés à la Révolution libérale ou à la formation de l'État nation². Toutefois, à l'occasion du centenaire de l'inauguration de la voie ferrée, plusieurs travaux ont été publiés sur la question³. Ils portent, en général, sur les conséquences de sa construction, telles que la consolidation de l'unité nationale et l'émergence d'un marché intérieur, mais rarement sur la période des travaux elle-même.

Le conservateur Gabriel García Moreno, devenu Président en 1860, figure politique dominante en Équateur jusqu'à son assassinat, en 1875, est souvent présenté comme le premier Président à avoir un véritable projet de consolidation de l'État national et de

* Université Paris Ouest Nanterre La Défense

¹ Voir à ce sujet, par exemple, DELER, Jean-Paul, *Ecuador: del espacio al Estado nacional* (1987), Quito, Banco Central del Ecuador, 2007, en particulier pp. 256-268.

² AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana* (1995), Quito, Taller de Estudios Históricos-Corporación Editora Nacional, 2002; et DELER, Jean-Paul, *op. cit.*

³ On peut citer, par exemple : CASTRO, Byron, *El ferrocarril ecuatoriano: historia de la unidad de un pueblo*, Quito, Banco Central del Ecuador, 2006 ; CLARK, Kim, *La obra redentora : el ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar – Corporación Editora Nacional, 2004 ; et HARMAN BRAINARD, Elizabeth et ROBINSON BRAINARD, Katherine, *El ferrocarril en el cielo : la Guayaquil and Quito Railway Company en el Ecuador, 1897-1925*, Quito, Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria (CODEU), 2007.

centralisation administrative. Pour le Président, les deux principaux moyens de cohésion nationale sont l'Église catholique, dont le pouvoir est renforcé pendant les deux présidences de García Moreno, et la construction d'œuvres d'infrastructure. Assurer une liaison rapide et permanente entre les deux principales régions du pays, la *Sierra* et la Côte, est une obsession pour García Moreno⁴. En 1861, il obtient de la Convention nationale un décret autorisant le gouvernement à construire la voie ferrée entre Guayaquil, le port principal, et Quito, la capitale, désormais connue sous le nom de chemin de fer du Sud ou de chemin de fer transandin⁵. Mais en raison des difficultés économiques de l'État, la construction avance très lentement. À la fin des années 1880, elle est pratiquement paralysée. Lorsque les libéraux arrivent au pouvoir en 1895, la ligne Quito-Guayaquil ne fait que quatre-vingts kilomètres environ, entre Durán, agglomération située face à Guayaquil, sur l'autre rive du fleuve Guayas, et les contreforts des Andes.

Par ailleurs, le pouvoir de l'Église catholique s'est considérablement accru sous les deux administrations de García Moreno. Les Constitutions de 1861 et de 1869, de même que le Concordat signé avec le Saint-Siège en 1862 et le traité de 1867 destiné à le mettre en œuvre, mettent en place « un sistema de gobierno cuasi monárquico, represivo y confesional-excluyente »⁶. L'Église catholique obtient alors le monopole de l'instruction et de la culture. Il s'agit pour García Moreno d'instaurer la Jérusalem céleste en Équateur, qui devient officiellement la « República del corazón de Jesús ».

Toutefois, après quelques tentatives de réforme des rapports entre l'Église et l'État sous les gouvernements « progressistes »⁷, c'est surtout le triomphe de la Révolution libérale en 1895 qui bouleverse la situation de l'Église. L'objectif des libéraux, dirigés par le Président Alfaro (1895-1901 et 1906-1911) est de transformer la société équatorienne pour faire d'un ensemble bigarré de corporations bénéficiant de privilèges ou soumises à des limitations juridiques une société de citoyens égaux face à la loi qui

⁴ AYALA MORA, Enrique, *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 7 : *Época Republicana I* (1983), Quito, Corporación Editora Nacional, 1990, p. 224 ; et AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1982, p. 135.

⁵ Un projet du même nom est échafaudé en même temps au Pérou par Henry Meiggs, entrepreneur des États-Unis, et Ernest Malinowski, ingénieur des Ponts et Chaussées, d'origine polonaise : c'est le chemin de fer central, entre Lima et La Oroya, construit entre 1870 et 1893. Cependant, à la différence de la voie ferrée équatorienne, conçue comme un moyen indispensable d'assurer l'unité nationale, le chemin fer de Lima à La Oroya avait pour but de rendre accessibles les ressources minières des Andes centrales péruviennes.

⁶ AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución Liberal*, *op. cit.*, p. 25.

⁷ La période qui suit la chute du *caudillo* Veintimilla en 1883 et s'achève avec le triomphe de la Révolution libérale en 1895 est connue sous le nom de « progressisme ». Il s'agit d'une tentative de voie moyenne entre conservateurs et libéraux. Les « progressistes » se font souvent appeler « conservateurs modérés » ou « libéraux catholiques ». Pour Ayala Mora, « la clave de su programa político fue el impulso de una serie de medidas orientadas a la expansión de la economía agroexportadora, buscando al mismo tiempo una reforma, pero no la ruptura, del predominio político-ideológico terrateniente clerical », *Ibid.*, p. 31.

entretiennent des rapports contractuels libres. Il faut donc éliminer les traits de la société d'Ancien Régime qui ont survécu jusqu'à la fin du XIX^e siècle : l'emprise de la corporation la plus puissante du pays, l'Église catholique, sur l'État équatorien, et le poids des municipalités, à l'origine d'un affrontement continu tout au long du XIX^e siècle d'intérêts régionaux, dont les trois principaux pôles sont les villes de Quito, Guayaquil et Cuenca⁸. De ce fait, le projet libéral repose sur deux piliers essentiels : la réforme des rapports entre l'Église et l'État et un vaste programme d'infrastructures, dont le principal élément est la construction du chemin de fer transandin, afin de rapprocher les deux principales villes du pays dans un projet de consolidation de l'État-nation.

La voie ferrée devient la priorité du Président Alfaro, qui est prêt à tous les sacrifices pour sa construction. Elle représente le projet central de la politique libérale. S'attaquer au chemin de fer, c'est donc s'attaquer au cœur du programme libéral et au Président, le principal promoteur du chemin de fer depuis García Moreno et le dirigeant de l'aile radicale du libéralisme. S'opposer à la construction de la voie ferrée apparaît alors aux opposants à Alfaro comme l'occasion idéale de déstabiliser le gouvernement en place. Ainsi, le projet du Président concentre les attaques de tous ses opposants : les adversaires traditionnels du libéralisme, à savoir les conservateurs, la majorité des grands propriétaires terriens des Andes et l'Église catholique, mais aussi une partie de la bourgeoisie de Guayaquil et les libéraux modérés qui la représentent politiquement.

Malgré l'ampleur de la coalition hostile au train, en 1897, le Ministre des Finances, Ricardo Valdivieso, signe, en représentation du gouvernement équatorien, un contrat de construction avec Archer Harman, entrepreneur des États-Unis, mais il est annulé par le Congrès en 1898, puis renégocié et finalement ratifié par le Parlement en novembre 1898⁹. Les travaux commencent donc l'année suivante et s'achèvent en 1908, lorsque le premier train arrive à Quito.

Pendant presque toute cette période, l'Église catholique, en tant qu'adversaire du libéralisme, s'oppose à la construction de la voie ferrée, bien qu'il s'agisse, à l'origine, d'un projet de García Moreno. Ce n'est que durant les dernières années que sa position

⁸ Federica Morelli évoque « le rôle que les municipalités ont joué comme institutions médiatrices entre l'État et la société » au XIX^e siècle. Il est donc possible de voir « dans la force et le pouvoir de cette institution locale les causes de l'instabilité politique hispano-américaine, ou plutôt la difficulté que les régimes ont éprouvée pour construire une souveraineté unique et centralisée. Ceci proviendrait de ce que la municipalité, dans le monde hispano-américain, n'est pas une institution complètement moderne, mais qu'elle est héritière de plusieurs des caractéristiques et des attributions que les communautés – créoles et indiennes – possédaient sous l'Ancien Régime colonial. En ce sens, l'Amérique hispanique représenterait l'un des cas où les corps intermédiaires survivent et s'articulent avec l'État moderne », MORELLI, Federica, « Entre Ancien et Nouveau Régime. L'histoire politique hispano-américaine du XIX^e siècle », *Annales*, juillet-août 2004, p. 777-778.

⁹ Voir à ce sujet, MEDINA, Alexis, *L'opposition à la construction du chemin de fer transandin en Équateur pendant la Révolution libérale, de 1897 à 1908*, mémoire de master 2, sous la direction du professeur SINARDET, soutenu en juin 2010, pp. 64-72.

évolue, alors que l'approche de l'inauguration de la ligne Durán-Quito suscite un enthousiasme général et permet aux libéraux de forger un consensus national autour du besoin de chemin de fer et de la réforme des rapports entre les deux principales régions du pays. Cette évolution de la position ecclésiastique est révélatrice d'un changement plus large : l'acceptation par l'Église du projet d'Alfaro marque le triomphe de l'aile modérée de l'Église, laquelle revient sur ses positions les plus intransigeantes et finit par accepter le nouvel État laïque et les projets qu'il met en œuvre. Lorsque le premier train atteint Quito en 1908, l'État, désormais sécularisé, n'est plus considéré par l'Église comme l'ennemi à abattre, mais comme un interlocuteur.

Pour éclairer la position de l'Église sur le projet d'Alfaro, il est nécessaire d'analyser ses documents officiels, tels que les lettres pastorales des prélats ou le *Bulletin ecclésiastique*, de même que la presse catholique qui représente les intérêts de l'Église.

En premier lieu, l'opposition radicale de l'Église catholique à la construction du chemin de fer mérite un traitement à part. Elle provient de l'affrontement entre deux visions antagonistes de la société, celle des libéraux et celle de l'Église catholique. Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, qu'au sein de l'Église coexistent deux tendances : l'aile la plus intransigente qui mènera de violentes campagnes de presse contre le chemin de fer et une minorité modérée qui soutient le projet de voie ferrée dès le début et s'affirmera progressivement jusqu'à prendre la tête de l'Église équatorienne. Enfin, le ralliement de l'Église au projet d'Alfaro témoigne de l'ampleur du consensus national autour du chemin de fer et de la « réforme régionale et nationale »¹⁰.

L'opposition initiale à la construction du chemin de fer

L'Église catholique ne peut souffrir que l'Équateur, la République du cœur de Jésus, devienne un État laïque. Elle est donc poussée à combattre l'arrivée des libéraux au pouvoir, puis les gouvernements libéraux mis en place après le triomphe de la Révolution et, partout, tous les projets qu'ils mettent en œuvre, y compris la construction de la voie ferrée entre Guayaquil et Quito. L'opposition de l'Église est révélatrice de la présence de deux visions différentes du monde : les libéraux envisagent une société fondée sur des rapports contractuels libres entre des citoyens égaux, ce qui entre en contradiction avec l'idéal de l'Église catholique et des conservateurs, favorables à une société hiérarchisée soumise à une autorité forte et à l'Église. Cette dernière ne saurait alors permettre l'introduction de normes dont le fondement est individuel, comme la liberté de culte, puisqu'elle défend une conception holiste de la société et de l'ordre juridique qui la régit. Aux yeux de l'Église, la société forme un tout harmonieux au sein duquel chaque individu occupe une place bien définie. Or, le

¹⁰ CLARK, Kim, *op. cit.*, p. 59.

libéralisme aurait pour seul but de subvertir cet ordre divin. Il devient donc l'ennemi à abattre.

Étant donné l'incompatibilité entre sa vision du monde et celle des libéraux, l'Église refuse de soutenir tout projet libéral, bien que l'origine du projet de voie ferrée remonte à García Moreno, considéré comme un saint et un martyr par l'Église équatorienne. Il n'est donc guère surprenant que, du moins au début, elle se lance dans une lutte à mort contre le gouvernement libéral, né en 1895. Enrique Ayala Mora souligne que :

« Más graves que las tensiones al interior del liberalismo, fueron los repetidos intentos de golpe de Estado protagonizados por los conservadores y el clero. Aunque Alfaro intentó reiteradamente un acercamiento e incluso dirigió al Papa una carta de tono conciliador, no pudo evitar que la jerarquía eclesiástica, con el arzobispo González Calisto a la cabeza, se lanzara en cruzada para recobrar el poder político. Se dio incluso el caso de prelados, como el alemán Schumacher y el español Masiá, antes obispos de Portoviejo y Loja, que dirigieron las invasiones armadas venidas desde Colombia y Perú respectivamente »¹¹.

En effet, en 1895, González Calisto prend la tête du mouvement de résistance à la progression des forces libérales vers Quito depuis Guayaquil, car selon lui « el enemigo es el liberalismo y radicalismo en toda su más repugnante desnudez y asquerosa deformidad »¹². Le libéralisme est perçu comme la principale menace pour l'Église. Il incarne l'impiété et la décadence morale. Le 15 juin 1895, quelques jours à peine après la proclamation d'Eloy Alfaro comme Chef Suprême de la République, l'évêque de Portoviejo, Pedro Schumacher, définit ainsi l'alternative qui s'offre aux Équatoriens : « ¡escoged entre Dios y Satanás; pues de eso se trata! »¹³.

Les prélats de l'Église catholique ne sont donc pas disposés, dans leur majorité, à faire des concessions au régime libéral. La notion de progrès, mise en valeur par les libéraux, est constamment rejetée par la hiérarchie de l'Église catholique et désignée comme un moyen de tromper les Équatoriens par le recours à des promesses séduisantes, afin de les écarter du droit chemin et de Dieu. L'évêque de Loja, l'un des plus féroces opposants au nouveau régime, qui participe à l'organisation militaire des conservateurs équatoriens exilés au nord du Pérou, affirme que le grand danger de perversion du libéralisme « proviene de que las máximas que se propagan de libertad, de progreso, ilustración, etc., halagan los sentidos, el amor propio y el orgullo del

¹¹ AYALA MORA, Enrique, *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 9 : *Época Republicana III* (1983), Quito, Corporación Editora Nacional, 1990, p. 125.

¹² GONZÁLEZ CALISTO, Pedro Rafael, « Carta Pastoral del Ilmo. Sr. Arzobispo de Quito contra el "Radicalismo" », 14 de junio de 1895, *Boletín eclesiástico*, tome II, Quito, Imprenta del clero, 1895, p. 283.

¹³ SCHUMACHER, Pedro, « Carta Pastoral del Ilmo. Sr. Obispo de Portoviejo contra el "Radicalismo" », 15 de junio de 1895, *Boletín eclesiástico*, tome II, Quito, Imprenta del clero, 1895, p. 290.

homme »¹⁴. De ce fait, les progrès techniques promis par les libéraux, comme le chemin de fer, ne seraient qu'un leurre pour attirer un plus grand nombre de partisans et ne pourraient en aucun cas se substituer à la religion. Après tout, l'évêque de Loja pensait que Marie, « 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 »¹⁵. La rédemption du pays ne saurait donc venir d'une œuvre matérielle, le chemin de fer, mais uniquement de la religion.

Outre ces considérations générales, l'Église catholique craint toute initiative qui puisse se révéler favorable à l'expansion du protestantisme en Équateur. Déjà, lors des débats parlementaires de l'Assemblée constituante de 1896, composée exclusivement de libéraux, qui rédige une nouvelle Constitution à la mesure du pouvoir libéral, les évêques font entendre leur indignation face à l'inclusion d'un article qui reconnaît pour la première fois la liberté de culte. La reconnaissance de ce principe, à laquelle s'ajoute la décision de l'Assemblée d'interdire l'arrivée de nouveaux membres étrangers de congrégations religieuses dans le pays, donne la certitude aux évêques que le gouvernement cherche à affaiblir l'Église catholique en renonçant à l'unité religieuse de l'Équateur. Pourtant, la nouvelle Constitution établit que la religion catholique, apostolique et romaine est toujours la religion d'État et que celui-ci a l'obligation de protéger l'Église catholique. Mais cette première réforme, comme la longue liste des réformes laïques qui s'ensuivent, est interprétée par l'Église comme une mesure à l'intention des protestants, censée les favoriser. Les évêques adressent même une lettre à l'Assemblée constituante où ils affirment que les députés peuvent citer « los nombres de varios protestantes que, habiendo venido al Ecuador, han hallado protección decidida y amplias garantías sin necesidad de libertad de cultos »¹⁶. Ce nouveau droit est pour l'Église la preuve de la collusion entre les libéraux et les protestants étrangers. Masiá pense, par exemple, que « los promotores de la libertad de cultos (...) cierran las puertas de la República a las Congregaciones Religiosas y ministros de la Iglesia, y las abren de par en par a los ministros protestantes y a los adoradores de Satanás »¹⁷. Et l'archevêque de Quito, González Calisto, d'ajouter : « Las leyes de la República, sancionando la libertad de cultos, dejaron abiertas las puertas a todas las sectas »¹⁸.

¹⁴ MASIÁ, José María, « Carta pastoral del Ilmo. Sr. Obispo de Loja sobre el Santo Rosario », *Boletín eclesiástico*, tome V, Quito, Imprenta del clero, 1898, p. 141.

¹⁵ *Ibid.*, p. 143.

¹⁶ « Manifiesto que el Episcopado Ecuatoriano dirige a la Asamblea Constituyente de 1896 », *Boletín eclesiástico*, tome III, Quito, Imprenta del clero, 1896, p. 412.

¹⁷ MASIÁ, José María, « Carta pastoral del Ilmo. Sr. Obispo de Loja sobre la Cuaresma », *Boletín eclesiástico*, tome IV, Quito, Imprenta del clero, 1897, p. 196 bis.

¹⁸ GONZÁLEZ CALISTO, Rafael, *Décima sexta carta pastoral de la arquidiócesis*, Quito, Imprenta del clero, 1898, p. 4.

Comme l'indique Kim Clark, l'une des principales craintes de l'Église catholique est que le chemin de fer n'encourage l'arrivée d'immigrants anglo-saxons, donc protestants dans leur majorité : « con respecto a la movilidad de la gente, la Iglesia sin duda alguna no veía con buenos ojos la inmigración de no católicos. De hecho, hasta la promulgación de la ley del matrimonio civil en 1902, no hubo una institución por medio de la cual los no católicos se casaran en el Ecuador »¹⁹. Les évêques catholiques regrettent l'installation certaine d'immigrants protestants en Équateur, notamment dans les provinces des Andes centrales. Ils appréhendent que leur arrivée ne soit le déclencheur d'une nouvelle série de réformes laïques, incluant, par exemple, l'instauration du mariage civil. D'ailleurs, en 1902, les prélats publient un manifeste lors de la discussion au Parlement du projet de loi instituant le mariage civil, où ils expriment leur inquiétude face à l'arrivée d'immigrants non catholiques et à la réforme du mariage :

« Con el ferrocarril que ha trasmontado ya la cordillera occidental, se ha dicho; con el ferrocarril, que ha entrado, por fin, en la planicie interandina, llegarán muchos extranjeros; y para estimular la venida de ellos al Ecuador, era indispensable la ley del matrimonio civil [para los liberales] »²⁰.

L'Église catholique s'oppose ainsi fermement à la construction de la voie ferrée de Guayaquil à Quito, bien que ses craintes soient restées sans fondements. En effet, le chemin de fer ne provoque pas d'explosion de l'arrivée d'étrangers dans le pays, mais accentue plutôt des dynamiques migratoires internes, comme les migrations des provinces des Andes centrales vers le bassin du fleuve Guayas²¹. Toutefois, l'opposition farouche de l'Église à la construction de la voie ferrée n'est pas homogène : quelques voix modérées se distinguent, comme celle de Federico González Suárez, l'évêque d'Ibarra.

La rivalité entre deux tendances au sein de l'Église équatorienne

En 1895, la plupart des prélats équatoriens considèrent le nouveau régime libéral comme l'ennemi à abattre à tout prix, y compris par le recours aux armes. Tous ses projets sont vilipendés, comme le chemin de fer transandin, qui est largement discrédité par la presse catholique. Une minorité cependant, cherche, sous la houlette de González Suárez, à trouver une voie moyenne, à négocier avec le pouvoir libéral, tout en rejetant les réformes laïques et en proclamant le respect strict des valeurs catholiques.

¹⁹ CLARK, Kim, *op. cit.*, p. 69.

²⁰ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico ; GONZÁLEZ CALISTO, Pedro Rafael et ANDRADE, Arsenio ; *Cuarto manifiesto que los obispos del Ecuador dirigen a la nación ecuatoriana sobre la ley llamada de matrimonio civil*, Quito, 23 de noviembre de 1902, in GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Obras pastorales*, tome I, Quito, Imprenta del clero, 1927, p. 395.

²¹ CLARK, Kim, *op. cit.*, pp. 100-103.

La presse comme principale arme de l'aile ultramontaine de l'Église

La presse catholique participe aux campagnes de presse visant le projet d'Alfaro. L'archevêque de Quito et les évêques gardent le silence sur l'affaire du chemin de fer, puisque l'attention de la hiérarchie de l'Église se concentre sur les réformes laïques des libéraux. L'Église appuie les journaux catholiques, qui publient constamment des articles contre le contrat Valdivieso-Harman, mais elle n'intervient pas dans leurs affaires. Elle se contente de leur apporter son soutien moral. Les évêques les plus intransigeants avec les libéraux encouragent la presse catholique et appellent les fidèles à la lire et à la soutenir. José María Masiá, évêque de Loja, fait l'éloge des journaux catholiques dans une lettre pastorale. Il affirme aussi que c'est un devoir chrétien d'encourager la bonne presse, celle qui défend les intérêts de la religion :

« Si es obligatorio abstenerse de la lectura de malos libros y periódicos, no lo es menos para todos los católicos cooperar a la publicación de los buenos. La prensa es hoy día el arma con que el liberalismo e impiedad hace guerra a la religión y pervierte las almas. A esa prensa pues debe oponerse la católica, para combatir el error y preservar las almas del veneno de la impiedad y liberalismo seductor. (...) Os exhortamos, pues, y conjuramos en nombre de Dios a que coadyuvéis a sostener la buena prensa. Ahí tenéis el *Movimiento popular* de Guayaquil, *La Defensa*, *La Lucha* y el valiente *Industrial* de Quito, *El Voto Nacional* de Riobamba y cualquier otro que saliere en defensa de la doctrina católica »²².

En réalité, l'opposition de l'Église catholique à la construction du chemin de fer du Sud s'exprime essentiellement à travers les organes de presse des Unions catholiques. Sous la première présidence d'Eloy Alfaro, l'Église encourage, dans les principales villes du pays, la création d'associations qui prennent le nom d'Unions catholiques, dans le but de contenir l'expansion du protestantisme en Équateur, de répliquer à la propagande anticléricale de la presse libérale et de mieux défendre les intérêts catholiques, que l'Église estime menacés par les réformes laïques. Ainsi, lors de la fondation de l'Union catholique de Guayaquil en 1897, son président provisoire affirme que « se ha establecido en esta ciudad un centro de asociación titulado "Unión Católica", con el objeto de contrarrestar la propaganda protestante, anárquica e inmoral que va cundiendo entre nosotros. Bien entendido que dicha Asociación está fuera y sobre lo meramente político »²³. D'autres Unions catholiques voient le jour, dans la province de l'Azuay, en 1898, ou à Quito, en 1900. La fondation des Unions catholiques est encouragée, souvent même coordonnée, par l'Église. Des membres du clergé exerçant d'importantes fonctions au sein de l'Église catholique sont souvent membres de ces associations, quand ils n'en sont pas les présidents. Le premier

²² MASIÁ, José María, « Carta Pastoral del Ilmo. Sr. Obispo de Loja, sobre la Cuaresma », Lima, 24 de febrero de 1897, *Boletín eclesiástico*, tome IV, Quito, Imprenta del clero, 1897, pp. 198-199.

²³ *Boletín eclesiástico*, tome IV, Quito, Imprenta del clero, 1897, p. 411

président, provisoire, de l'Union catholique de Guayaquil, par exemple, est José María de Santistevan, chanoine du diocèse de Guayaquil. De même, Alejandro Mateus, chanoine de la Cathédrale métropolitaine et vicaire général de Quito, lequel se trouve sous l'autorité directe de l'archevêque González Calisto, principale figure de l'Église équatorienne, devient le premier président de l'Union catholique de Quito. Les fondateurs de cette dernière et son président vont même jusqu'à offrir à l'archevêque le titre de président honoraire, distinction que González Calisto accepte avec plaisir. Les Unions catholiques sont donc intimement liées à l'Église. Chacune d'entre elles crée un organe de presse pour exprimer ses positions politiques et sa vision de la société équatorienne. Ainsi, l'Union catholique de l'Azuay fonde un journal éponyme. Celle de Guayaquil se trouve à l'origine de la création de *La Voluntad Nacional*. Ces deux journaux, avec *La Defensa*, *El Industrial* ou *Fray Gerundio*, font partie de ceux qui mènent les campagnes les plus virulentes contre la signature du contrat Valdivieso-Harman en 1897 et 1898.

Ainsi, pour *La Unión católica del Azuay*, la signature du contrat Valdivieso-Harman apparaît comme l'ultime manifestation de la décadence morale du pouvoir politique en Équateur et comme une contradiction de la pensée libérale : les libéraux se méfient de l'Église catholique, mais se jettent dans les bras d'un entrepreneur aventurier inconnu :

« Se ha atacado nuestra fe, destruyendo la unidad religiosa, que era la vida de la República, y atribuyendo a la autoridad temporal el poder de la espiritual; se ha atacado el derecho a la enseñanza, monopolizando la instrucción pública y obligando a la juventud a estudiar en los Colegios del Estado, de los cuales el Gobierno es el Supremo Director; se ha atacado la libertad de imprenta, la libertad electoral y hasta la libertad del Congreso (...); y como si todo esto no fuera suficiente para la desgracia y humillación de un pueblo, se quiere venderlo a una compañía de especuladores sin conciencia y comprometer hasta el trabajo de las futuras generaciones»²⁴.

La figure de González Suárez

Il convient cependant de ne pas généraliser la réaction de rejet du chemin de fer à toute l'Église catholique. Une minorité montre de l'enthousiasme pour la voie ferrée. Il s'agit de l'aile modérée de l'Église, celle qui, tout en condamnant le libéralisme, son projet de sécularisation et le risque de subversion sociale qu'il incarne, prend conscience que le contrôle du pouvoir par les libéraux, loin d'être un simple accident de l'Histoire et d'une vie politique agitée, représente une donnée structurelle et durable à

²⁴ « Nuestra última palabra sobre el ferrocarril Harman », *La Unión católica del Azuay*, Cuenca, 7 de septiembre de 1898, p. 2.

laquelle il est nécessaire de s'adapter. La figure de proue de cette tendance au sein de l'Église catholique est Federico González Suárez, évêque d'Ibarra.

Si González Suárez rejette le libéralisme, il ne rejoint à aucun moment la croisade pour la reconquête du pouvoir lancée par l'archevêque de Quito, González Calisto, et les évêques de Loja et de Portoviejo : « Al mismo tiempo que atacaba duramente las transformaciones y la línea política que las llevaba adelante, intentaba no romper con el gobierno alfarista »²⁵. Après tout, il a été l'un des rares membres du haut clergé à soutenir les gouvernements « progressistes » des années 1880 et 1890, depuis le Parlement par exemple, lorsqu'il a été élu sénateur en 1894. Cependant, même si, selon ses termes, « la política como sistema de moral aplicada al gobierno de los pueblos, no puede prescindir de la Religión »²⁶, il considère que les membres du clergé doivent s'abstenir de participer directement à la vie politique nationale, afin d'éviter leur attachement à des intérêts partisans susceptibles d'encourager une insurrection contre un gouvernement constitué, quel qu'il soit²⁷.

Par conséquent, il ne peut soutenir les invasions armées organisées par les évêques de Portoviejo et de Loja depuis la Colombie et le Pérou. Bien au contraire, il condamne toute action qui puisse mettre en péril l'unité de la nation : « El prelado defendió públicamente que no era moral sacrificar los intereses del país para intentar salvar los de la religión »²⁸. González Suárez avance de nombreuses raisons pour justifier son refus de toute invasion étrangère. Il estime que le patriotisme est une vertu chrétienne qui ne saurait faire défaut aux prêtres, que soutenir l'invasion serait un crime de lèse-patrie et qu'aucun péché ne peut être justifié, encore moins quand la religion lui sert de prétexte²⁹. De plus, il rappelle que le Code pénal, œuvre de García Moreno, qui a consulté les évêques en 1873 pour savoir s'il contenait des articles contraires à la religion, établit comme un crime de trahison à la patrie l'engagement dans une armée envahissant le territoire national³⁰. Enfin, il considère que la Colombie, où se trouvent des troupes anti-libérales, bien que gouvernée à l'époque par les conservateurs, est un pays beaucoup plus libéral dans ses institutions que l'Équateur : la liberté de culte est plus grande en Colombie et le mariage civil y est reconnu³¹.

²⁵ AYALA MORA, Enrique, *Federico González Suárez y la polémica sobre el Estado laico*, Quito, Banco Central del Ecuador - Corporación Editora Nacional, 1980, p. 35.

²⁶ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Cuestiones palpitantes I. De la actitud del clero respecto de los partidos políticos. Tercera instrucción que el Ilmo. y Rmo. Señor Dr. Don Federico González Suárez, obispo de Ibarra, dirige a los sacerdotes de su diócesis*, Quito, Imprenta Municipal, 1900, p. 16.

²⁷ *Ibid.*, p. 3.

²⁸ AYALA MORA, Enrique; *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 9, *op. cit.*, p. 127.

²⁹ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Cuestiones palpitantes II. Carta del Ilmo. y Rmo. Señor Dr. Don Federico González Suárez, obispo de Ibarra, a su Vicario General explicada por el mismo autor*, Quito, Tipográfica de la Escuela de Artes y Oficios, 1900, pp. 35-36 et 40.

³⁰ *Ibid.*, p. 59.

³¹ *Ibid.*, pp. 95-96.

Il apparaît donc clairement que González Suárez « fue el primer líder eclesiástico importante dispuesto a coexistir con el liberalismo »³². Il reconnaît même la légitimité du gouvernement libéral lorsqu'il affirme qu'en tant qu'évêque catholique, il enseigne « a todos [sus] diocesanos el respeto a la autoridad, la obediencia a las leyes justas y a los Gobiernos Constitucionales »³³, indépendamment de leur orientation politique. En somme, pour lui, « no hay partidos, hay Patria »³⁴.

Dans ces conditions, González Suárez est prêt à soutenir les projets libéraux qu'il juge favorables au développement du pays, par exemple le chemin de fer du Sud. Il est l'un des rares au sein de l'Église catholique à célébrer le début des travaux de construction dans ses écrits, en soulignant le mérite des libéraux dans la construction de cette œuvre nationale. De fait, l'évêque d'Ibarra ne conçoit pas la voie ferrée comme un projet strictement libéral, contrairement aux réformes laïques qu'il rejette en bloc. Son enthousiasme pour le chemin de fer s'inscrit en toute logique dans son discours sur l'unité nationale qui, à ses yeux, doit l'emporter sur les intérêts religieux. Ainsi, il manifeste dans une lettre adressée à Eloy Alfaro en 1899, lorsque les travaux viennent de commencer, que les catholiques :

« Todos, sin excepción de uno sólo, esperamos con ansia la noticia de que la obra del ferrocarril interandino, de la condición de un sueño patriótico irrealizable, ha pasado, por fin, a la realidad de un hecho positivo. ¡Ya nos imaginamos estar oyendo los golpes de la barra, que rompe, taja y desmenuza la base granítica de los Andes, para aderezar el lecho donde luego se tenderán los rieles para la activa locomotora, cuyas bocanadas de humo no tardarán en escarmenar mañana el viento del Chimborazo! »³⁵.

González Suárez insiste sur l'impatience des catholiques à voir le chemin de fer achevé. Sa description de ce que seront les travaux de construction met en valeur le triomphe de l'homme et de la machine sur la nature, tranchant ainsi complètement avec le discours de l'évêque Masiá par exemple.

Mais il ne faut pas perdre de vue que le cas de González Suárez reste exceptionnel. Durant les premières années de la Révolution libérale, l'aile la plus intransigeante de l'Église est à la tête de cette institution. Il faudra attendre un renouvellement générationnel dans la hiérarchie de l'Église catholique, à partir de 1904, pour que l'aile la plus modérée de cette institution s'affirme.

³² AYALA MORA, Enrique, *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 9, *op. cit.*, p. 127.

³³ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Cuestiones palpitantes II*, *op. cit.*, p. 49.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ 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.

Le ralliement de l'Église catholique au projet de voie ferrée

En dépit de son ampleur, la coalition hostile au train ne résiste pas à l'épreuve du temps. En effet, à mesure que la voie ferrée traverse les pentes des Andes pour se frayer un chemin le long de la vallée inter-andine, l'opposition au chemin de fer s'affaiblit. C'est surtout lorsque le contrat Valdivieso-Harman est validé de manière définitive par le Parlement, en novembre 1898, qu'elle perd beaucoup de sa vigueur. Elle s'atténue ensuite progressivement, alors que l'achèvement de la voie ferrée se rapproche. Ainsi, l'inauguration en 1908 d'une œuvre qui semblait impossible à construire suscite un grand espoir, largement partagé par la population équatorienne. Il en naît un consensus autour du chemin de fer, considéré comme le principal instrument de la modernisation économique du pays : il est désormais admis qu'il doit désenclaver la *Sierra* en la connectant au principal port du pays, et donc au monde.

Le consensus sur le chemin de fer finit par inclure l'Église catholique, principal adversaire du régime libéral et adversaire de la première heure à la voie ferrée³⁶. Il est vrai que, de 1895 à 1908, la situation de l'Église catholique a évolué. L'aile ultramontaine a été progressivement marginalisée au cours de la Révolution libérale. L'archevêque de Quito et les évêques d'Équateur qui ont vécu l'arrivée d'Eloy Alfaro au pouvoir, en 1895, sont décédés, à l'exception de Federico González Suárez. Parmi eux se trouvent l'évêque de Loja, José María Masiá, et celui de Portoviejo, Pedro Schumacher, qui ont mené les combats les plus féroces contre le régime libéral. En 1905, González Suárez, évêque d'Ibarra, seul survivant de cette génération, incarne l'aile modérée de l'Église catholique. Il est devenu la seule autorité ecclésiastique d'Équateur, ce qui augmente son prestige. À la mort de l'évêque de Cuenca, Miguel León, en 1900, de Masiá et de Schumacher en 1902, de l'archevêque de Quito, González Calisto, en 1904 et de l'évêque de Riobamba, Arsenio Andrade, en 1905, les sièges restent vacants entre trois et sept ans. De plus, le Parlement abolit le diocèse de Portoviejo en 1902. Quant à l'évêché de Guayaquil, il reste vacant de longues années pendant lesquelles son administration est rattachée à l'archidiocèse de Quito et placée sous l'autorité d'un administrateur apostolique nommé par l'archevêque, et ce avant même la Révolution libérale. En 1905, a donc disparu la génération de prélats qui ont combattu les gouvernements soucieux de limiter l'influence de l'Église catholique, que ce soit la dictature de Veintimilla (1876-1883), la présidence de Flores Jijón (1888-1892) ou la Révolution libérale.

La nomination de González Suárez comme archevêque de Quito en 1904 peut être interprétée comme le signe d'une reconnaissance par le Saint Siège de l'aile modérée de l'Église équatorienne, une aile disposée à cohabiter avec le libéralisme, malgré son opposition résolue aux réformes laïques. L'arrivée de González Suárez à l'Archevêché

³⁶ CLARK, Kim, *op. cit.*, p. 75.

de Quito ouvre la voie d'un renouvellement générationnel de la hiérarchie de l'Église catholique. À partir de son entrée en fonction, officiellement en 1906, le Vatican nomme entre 1907 et 1908 les évêques des autres diocèses, restés acéphales plusieurs années. Ces nouveaux évêques sont bien plus jeunes que leurs prédécesseurs. Parmi les évêques qui dirigeaient un diocèse en 1895, Pedro Schumacher était né en 1839, Arsenio Andrade en 1825 et José María Masiá en 1815, alors que le nouvel évêque de Riobamba, Andrés Machado, est né en 1850. De même, la plupart des nouveaux évêques, celui de Cuenca, celui d'Ibarra ou celui de Loja, ont une quarantaine d'années lors de leur désignation en 1907 : Manuel María Pólit est né en 1862, Ulpiano Pérez Quiñónez en 1863 et José Antonio Eguiguren en 1867. Enfin, Pólit et Pérez Quiñónez sont des proches de González Suárez, qui jouissent de sa confiance, qui partagent nombre de ses convictions et qui, malgré leur ferme condamnation du libéralisme, sont prêts à négocier avec ce dernier.

Les prélats des années 1870 aux années 1890 rejetaient violemment le libéralisme, qu'ils considéraient comme la principale menace pour l'Église, alors que l'environnement politique et social leur devenait de plus en plus étranger. Les nouveaux évêques, en revanche, sont nommés à un moment où l'État laïque a déjà été mis en place, situation qui est considérée comme un fait accompli. Ce renouveau générationnel semble favoriser l'évolution de la position de l'Église catholique sur le chemin de fer. Les dernières années de sa construction, l'Église finit même par considérer cette œuvre comme une nécessité absolue pour le pays.

Pourtant, la reconnaissance de l'urgence d'une voie ferrée transandine, même construite par des gouvernements libéraux, n'est pas la marque la plus spectaculaire de la réorientation de l'Église sur la question. Depuis le milieu des années 1900, non seulement l'Église catholique accepte le chemin de fer, mais l'utilise. Elle revient ainsi sur son attitude de rejet, manifeste lors de la signature du contrat Valdivieso-Harman.

Quelques mois avant l'inauguration de la ligne Durán-Quito, les membres du clergé, notamment la hiérarchie, ont même utilisé du nouveau moyen de transport pour se déplacer. En témoigne le *Bulletin ecclésiastique* du 15 février 1908, au sujet des voyages de Manuel Pólit, tout juste arrivé de Rome après sa nomination comme évêque de Cuenca. Il se rend à Quito pour rencontrer l'archevêque González Suárez avant de rejoindre son nouveau diocèse³⁷. Selon le *Bulletin*, Pólit quitte Guayaquil le 24 décembre 1907 pour arriver le même jour à Riobamba, où il reste jusqu'au lendemain. Le 25, il part en direction de Quito mais s'arrête peu avant à Machachi pour y passer la nuit. Finalement, il arrive à Quito le lendemain, dans l'après-midi. En somme, Manuel Pólit a mis à peine deux jours pour se rendre de Guayaquil à la capitale : il a nécessairement pris le train, bien que ce ne soit jamais mentionné par le *Bulletin ecclésiastique*. Sans le train, deux semaines au moins auraient été nécessaires pour

³⁷ *Boletín eclesiástico*, tome XV, Quito, Imprenta del clero, 1908, p. 102.

rejoindre la capitale depuis le port principal. En décembre 1907, la voie ferrée n'arrive pas encore à Quito, mais s'arrête à une soixantaine de kilomètres de la capitale, à Chasqui, peu avant Machachi. Manuel Pólit a donc dû emprunter la ligne existante. Ainsi, le chemin de fer est désormais un moyen de transport pour l'Église catholique.

Non seulement les membres du clergé font usage du chemin de fer, mais ils considèrent son inauguration comme un événement à célébrer, indépendamment du gouvernement qui l'a fait construire. L'archevêque de Quito, González Suárez, principale figure de l'Église catholique équatorienne, est le premier à vouloir fêter l'arrivée de la locomotive à Quito.

Rare personnalité au sein de l'Église à avoir manifesté d'emblée de l'enthousiasme pour la voie ferrée, il regrette plusieurs fois, aussi bien pendant les travaux qu'après l'inauguration, que les conservateurs n'aient pas repris l'initiative de García Moreno. Il reconnaît que toute la gloire de cette œuvre rédemptrice revient aux libéraux, essentiellement à Eloy Alfaro, principal promoteur depuis García Moreno du projet. En ce sens, il reprend le même discours que les libéraux. Un journal radical de Tulcán disait que « el partido político que por tan largos años ha dominado en las alturas del poder nunca podrá lavarse la mancha de no haber hecho esfuerzo alguno en tan dilatado tiempo para sacar a la Nación del estado de miseria en que la dejó y en el mismo en que continúa aún por la falta de esa obra de redención y progreso »³⁸. Aussi bien les libéraux que González Suárez considèrent que les conservateurs se sont privés du prestige de la voie ferrée en négligeant la construction du chemin de fer, lorsqu'ils étaient au pouvoir, puis en s'y opposant avec fermeté.

L'évêque d'Ibarra a aussi été un défenseur de l'unité nationale. À ce titre, il a condamné les tentatives d'invasion que les exilés conservateurs et une partie de l'Église ont orchestrées depuis la Colombie pendant la première présidence d'Alfaro. À l'approche de la fin des travaux du chemin de fer, prenant acte de l'enthousiasme général que provoque l'arrivée imminente du premier train à Quito, il considère qu'il doit contribuer au renforcement de la concorde nationale et à l'apaisement des tensions politiques qui se sont fait sentir, par exemple, lors des manifestations étudiantes du 25 avril 1907, durement réprimées par le Ministre de l'Intérieur d'Alfaro³⁹. González Suárez entend faire participer l'Église catholique aux célébrations de l'inauguration, à

³⁸ « El contrato ferrocarrilero », *La Voz del Norte*, Tulcán, 21 de septiembre de 1898, p. 2.

³⁹ À l'approche des élections législatives, après la dissolution de l'Assemblée constituante, « los universitarios desempeñaron un destacado papel en esta campaña, cuyo principal objetivo era impedir que el gobierno impusiera sus candidatos mediante el voto de los soldados. (...) El gobierno acusó a los universitarios de conspiradores y ante el fervor electoral que se había creado, respondió con una medida enérgica. El Ministro del Interior, Albán Mestanza, dispuso el 23 de abril la suspensión de la inscripción para los padrones electorales que debía comenzar el día siguiente. Ésto causó una explosión. El 25 una manifestación de protesta llegó a la Plaza de la Independencia en Quito. Luego de algunos incidentes con soldados de un cuartel vecino, las fuerzas militares desalojaron a bala a los manifestantes. Hubo tiroteo en varias calles de Quito. Tres muertos y varios heridos fue el resultado de la jornada. », AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución Liberal*, op. cit., pp. 164-165.

l'effervescence qui domine la capitale, bien que l'Église ne participe pas aux cérémonies officielles⁴⁰.

De ce fait, il n'est pas étonnant que González Suárez ait envoyé une circulaire datée du 20 juin 1908 à tous les directeurs d'église de Quito pour leur demander de faire sonner les cloches de la ville au moment où le premier train devait arriver dans la capitale, le 25 juin.⁴¹ Ses instructions ont été suivies, et « en el momento de la llegada [del primer tren], las campanas de todas las iglesias comenzaron a sonar en Quito. Todo el día, a cada hora y hasta la noche tocaron en honor a la llegada del "Ferrocarril en las Nubes" »⁴².

Il apparaît alors que l'opposition de l'Église catholique à la construction du chemin de fer s'est transformée en un véritable enthousiasme qui se prolonge d'ailleurs bien au-delà de l'inauguration de la voie ferrée en 1908. L'Église soutiendra ainsi la construction de nouvelles voies. En 1916, González Suárez envoie une lettre au Ministre de l'Intérieur, chargé des travaux publics, où il le félicite de l'avancée des travaux du chemin de fer de Quito à Esmeraldas, qui lui tient à cœur puisqu'il passe par Ibarra, sa ville natale⁴³.

D'autre part, peu après l'inauguration du chemin de fer transandin, un édit du nouvel évêque de Cuenca de septembre 1908 confère à Huigra le statut de paroisse, au sein du diocèse de Cuenca⁴⁴. Huigra est une agglomération née presque *ex nihilo* du tracé de la voie ferrée. Sa population s'est accrue au fur et à mesure qu'avançaient les travaux de construction. Le fait que l'Église crée une paroisse dans un village né grâce au chemin de fer témoigne de son nouveau regard, pragmatique, qui prend acte des changements survenus et les juge irréversibles. La création de la nouvelle paroisse est l'occasion pour l'Église catholique de montrer explicitement son acceptation du chemin de fer comme devant permettre à l'Équateur d'entrer dans une ère de prospérité. Un article du *Bulletin ecclésiastique*, du 15 septembre 1908, sur la création de la nouvelle paroisse indique que Huigra « seguramente será más tarde una población importante y muy rica, un puerto de cordillera en donde necesariamente hará alto la riqueza que el ferrocarril aporte al país »⁴⁵. L'article déclare que l'évêque de Cuenca, en créant la paroisse de Huigra et en nommant son premier curé,

⁴⁰ MOSCOSO Lucía, « Celebración y simbolismo : la llegada del ferrocarril a Chimbacalle », in FERNÁNDEZ RUEDA, Sonia (dir.), *El ferrocarril de Alfaro, El sueño de la integración*, Quito, Taller de Estudios Históricos-Corporación Editora Nacional, 2008, p. 148.

⁴¹ *Boletín eclesiástico*, tome XV, Quito, Imprenta del clero, 1908, p. 625.

⁴² HARMAN BRAINARD, Elizabeth et ROBINSON BRAINARD, Katherine, *op. cit.*, p. 206.

⁴³ GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Oficio al Ministro de lo Interior sobre el ferrocarril de Quito a Esmeraldas*, Quito, le 30 juillet 1916, in GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Obras pastorales*, tome II, Quito, Imprenta del clero, 1928, p. 508.

⁴⁴ *Boletín eclesiástico*, tome XV, Quito, Imprenta del clero, 1908, p. 600.

⁴⁵ *Ibid.*

« Ha manifestado al Ecuador que la Religión ama, bendice y enaltece el progreso material de los pueblos y la actual prosperidad del mundo. El mundo prospera, no hay duda, el mundo avanza, muy cierto ; y los sacerdotes, cual nadie, deseamos fomentar el actual avance científico y material del mundo; anhelamos sobre todo porque nuestra República se ponga a la altura de las naciones más adelantadas en las artes y en la industria; así no nos acusarán de retrógradas a causa de ciertos escritores incipientes y superficiales »⁴⁶.

Il est alors clair que, dans le discours de l'Église sur le chemin de fer, la mise en exergue de la richesse, du progrès et de l'amélioration des conditions de vie des Équatoriens a remplacé les réserves sur la modernité et le progrès technologique. À peine dix ans auparavant, Masiá demandait aux catholiques de prendre garde aux projets libéraux, dont celui du chemin de fer, en les présentant comme un leurre dont il fallait se méfier⁴⁷.

Le ralliement de l'Église catholique au projet de voie ferrée entre les deux principales villes de l'Équateur est la preuve que l'Église n'est pas l'exception dans la concorde née de l'enthousiasme général à l'approche de l'inauguration. Elle participe du consensus national sur le besoin d'une réforme des rapports entre les deux principales régions de l'Équateur, la Côte et la *Sierra*.

Conclusion

La participation de l'Église aux célébrations de l'arrivée du premier train à Quito est révélatrice d'un changement de perspective plus large sur les rapports entre l'Église catholique et le pouvoir libéral. Elle accepte comme irréversibles les changements liés à la laïcisation des institutions publiques et s'efforce, sous la houlette de González Suárez, de s'adapter à cette nouvelle donne, avec réalisme et pragmatisme. L'archevêque de Quito, González Suárez, n'entend pourtant pas rester impassible face au recul de l'influence de l'Église, mais sans recourir aux moyens extrêmes de Masiá ou de Schumacher. Malgré son opposition au libéralisme, il privilégie la négociation avec le gouvernement libéral, refusant toute réponse armée. Il souhaite fonder le pouvoir de l'Église sur son prestige plutôt que sur le contrôle de l'État, qui lui échappe de plus en plus. Ayala Mora indique que « Federico González Suárez permaneció activo en la vida pública. En buena parte porque gozaba de gran prestigio en los medios liberales. Por ello, su opinión era doblemente importante »⁴⁸. González Suárez considère que l'Église n'a pas à intervenir directement dans la vie politique, mais doit faire appel à son influence morale. L'Église est donc prête à changer les modalités de son action.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Boletín eclesiástico*, tome V, Quito, Imprenta del clero, 1898, p. 141.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 164.

González Suárez estime que les interventions de l'Église doivent se déplacer vers la sphère privée, confirmant ainsi son rejet de la présence de membres du clergé au sein du mouvement conservateur.

Le ralliement des adversaires des libéraux à la voie ferrée ne doit pas surprendre, puisqu'il s'agit d'un projet conservateur à l'origine. En fin de comptes, le programme conservateur et le programme libéral sont semblables en ce qui concerne le renforcement de l'intégration nationale. Les deux camps rêvent d'un État puissant, capable d'articuler les différents intérêts régionaux et de contenir les tendances centrifuges. Ils considèrent que le meilleur moyen d'y parvenir est la construction d'une liaison ferrée entre la *Sierra* et la Côte. Selon Enrique Ayala Mora, « en esa perspectiva, García Moreno viene a ser directo precursor de la Revolución liberal »⁴⁹.

Le consensus autour du chemin de fer, dont participent les libéraux et les conservateurs à la fois, témoigne également de la naissance d'un nouveau conservatisme⁵⁰. Le ralliement des adversaires du libéralisme s'inscrit dans une logique d'adaptation de la coalition conservatrice et cléricale au nouvel ordre politique issu de la Révolution :

« Al cabo de la Revolución liberal, el conservadorismo no era ya el “catolicismo republicano” o el *terrorismo* de años antes. En su lucha contra el Estado laico, había sufrido una mutación, puesto que aunque sus planteamientos “de principio” seguían siendo los mismos, en su acto de aceptación de la realidad, había asimilado las reglas de la democracia liberal y ahora demandaba su cumplimiento al régimen »⁵¹.

Désormais la lutte contre le nouvel État laïque n'est plus la priorité. Les conservateurs préfèrent reconquérir l'État, en se soumettant aux règles du nouveau système politique. S'ils sont écartés du pouvoir jusqu'au début des années 1930, ils obtiennent des sièges au Parlement et le contrôle de plusieurs gouvernements locaux de la *Sierra*. Les nouveaux conservateurs sont prêts à s'allier aux libéraux partisans de Plaza, représentant du libéralisme « anti-alfariste ». Ils apportent un soutien plus ou moins explicite aux gouvernements libéraux modérés qui se succèdent après la mort d'Alfaro, en 1912, malgré, par exemple, les tentatives de coup d'État contre Gonzalo S. Córdoba organisées par Jacinto Jijón y Caamaño, nouveau dirigeant conservateur, en 1924. Le chemin de fer transandin et la Révolution libérale induisent donc la création d'un nouveau « pacte oligarchique »⁵².

La voie ferrée devient donc le meilleur moyen de renforcer l'unité nationale. Pour ses partisans, l'objectif est de « vencer los Andes para soldar la nación », d'après les

⁴⁹ AYALA MORA, Enrique, *Lucha política*, op. cit., p. 124.

⁵⁰ AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución Liberal*, op. cit., p. 366.

⁵¹ *Ibid.*, p. 371.

⁵² *Ibid.*, p. 368.

termes de Jean-Paul Deler⁵³. En effet, vaincre les Andes permet aux libéraux de souder la nation, non seulement parce qu'ils relient matériellement Quito et Guayaquil, mais parce qu'ils parviennent à rassembler autour de leur projet l'ensemble de la société équatorienne, y compris leur principal adversaire, l'Église catholique. En ce sens, le « chemin du diable » devient l'« œuvre rédemptrice »⁵⁴.

Références citées

Publications périodiques :

Boletín eclesiástico, Quito, Imprenta del clero, 1895-1908.

El Industrial, Quito, 1899.

La Unión católica del Azuay, Cuenca, 1898.

La Voz del Norte, Tulcán, 1898.

Œuvres pastorales :

GONZÁLEZ CALISTO, Rafael, *Décima sexta carta pastoral de la arquidiócesis*, Quito, Imprenta del clero, 1898.

GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Cuestiones palpitantes I. De la actitud del clero respecto de los partidos políticos. Tercera instrucción que el Ilmo. y Rmo. Señor Dr. Don Federico González Suárez, obispo de Ibarra, dirige a los sacerdotes de su diócesis*, Quito, Imprenta Municipal, 1900.

GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Cuestiones palpitantes II. Carta del Ilmo. y Rmo. Señor Dr. Don Federico González Suárez, obispo de Ibarra, a su Vicario General explicada por el mismo autor*, Quito, Tipográfica de la Escuela de Artes y Oficios, 1900.

GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico, *Obras pastorales*, tomes I et II, Quito, Imprenta del clero, 1927 pour le premier tome, 1928 pour le deuxième.

Ouvrages généraux :

ACOSTA, Alberto, *Breve Historia económica del Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 2006.

AYALA MORA, Enrique, *Federico González Suárez y la polémica sobre el Estado laico*, Quito, Banco Central del Ecuador - Corporación Editora Nacional, 1980.

⁵³ DELER, Jean-Paul, *op. cit.*, p. 264.

⁵⁴ ACOSTA, Alberto, *Breve Historia económica del Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 2006, p. 71.

AYALA MORA, Enrique, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana* (1995), Quito, Taller de Estudios Históricos-Corporación Editora Nacional, 2002.

AYALA MORA, Enrique, *Lucha política y origen de los partidos políticos en Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1982.

AYALA MORA, Enrique (dir.), *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 7, *Época Republicana I* et Vol. 9: *Época republicana III* (1983), Quito, Corporación Editora Nacional, 1990.

DELER, Jean-Paul, *Ecuador: del espacio al Estado nacional* (1987), Quito, Banco Central del Ecuador, 2007.

MORELLI, Federica, « Entre Ancien et Nouveau Régime. L'histoire politique hispano-américaine du XIX^e siècle », *Annales*, juillet-août 2004, p. 777-778.

Ouvrages spécialisés sur le chemin de fer entre Quito et Guayaquil :

CASTRO, Byron, *El ferrocarril ecuatoriano: historia de la unidad de un pueblo*, Quito, Banco Central del Ecuador, 2006.

CLARK, Kim, *La obra redentora: el ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930* (1998 pour l'édition originale en anglais), Quito, Universidad Andina Simón Bolívar-Corporación Editora Nacional, 2004.

HARMAN BRAINARD, Elizabeth et ROBINSON BRAINARD, Katherine, *El ferrocarril en el cielo: la Guayaquil and Quito Railway Company en el Ecuador, 1897-1925*, Quito, Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria (CODEU), 2007.

MEDINA, Alexis, *L'opposition à la construction du chemin de fer transandin en Équateur pendant la Révolution libérale, de 1897 à 1908*, mémoire de master 2, sous la direction du professeur SINARDET, soutenu en juin 2010.

MOSCOSO Lucía, « Celebración y simbolismo : la llegada del ferrocarril a Chimbacalle », in FERNÁNDEZ RUEDA, Sonia (dir.), *El ferrocarril de Alfaro, el sueño de la integración*, Quito, Taller de Estudios Históricos - Corporación Editora Nacional, 2008.