



DOI: 10.26820/reciamuc/8.(2).abril.2024.510-520

URL: <https://reciamuc.com/index.php/RECIAMUC/article/view/1413>

EDITORIAL: Saberes del Conocimiento

REVISTA: RECIAMUC

ISSN: 2588-0748

TIPO DE INVESTIGACIÓN: Artículo de revisión

CÓDIGO UNESCO: 55 Historia

PAGINAS: 510-520



El tren del sur de Eloy Alfaro

Eloy Alfaro's southern train

O comboio do sul de Eloy Alfaro

Maribel Esmeralda Chasi Naranjo¹; Jeanneth Placencia Gómez²; Ekaterine Krupscaya Flores Chiza³; Graciana Genoveva Albán Palomino⁴

RECIBIDO: 20/05/2024 **ACEPTADO:** 06/07/2024 **PUBLICADO:** 20/08/2024

1. Máster en Ciencias Sociales; Licenciada en Ciencias en la Educación Mención Educación Básica; Docente de Ciencias Sociales en la Unidad Educativa Municipal del Milenio "Bicentenario"; Quito, Ecuador; esmeraldachasi1.975@gmail.com;  <https://orcid.org/0009-0007-2718-9017>
2. Magíster en Gestión de la Educomunicación; Licenciada en Ciencias de la Educación, Mención: Lenguaje y Literatura; Docente de Lengua y Literatura de la Unidad Educativa Municipal del Milenio "Bicentenario"; Quito, Ecuador; jpg.inspire2016@gmail.com;  <https://orcid.org/0009-0007-9177-2397>
3. Magíster en Educación Básica; Licenciada en Ciencias de la Educación Mención Educación Básica; Docente de Educación General Básica de la Unidad Educativa Municipal del Milenio "Bicentenario"; Quito, Ecuador; katykrups@gmail.com;  <https://orcid.org/0009-0004-8926-480X>
4. Magíster en Gestión de la Educomunicación; Máster Universitario en formación Internacional Especializada del Profesorado; Especialidad en Lengua y Literatura Licenciada en Ciencias de la Educación Mención Lenguaje y Literatura; Docente de Lengua y Literatura de la Unidad Educativa Municipal Antonio José de Sucre; Quito, Ecuador; gracianalban@yahoo.com;  <https://orcid.org/0009-0005-7871-3128>

CORRESPONDENCIA

Maribel Esmeralda Chasi Naranjo
esmeraldachasi1.975@gmail.com

Quito, Ecuador

RESUMEN

En 1860, tras la crisis que amenazó la integridad del Estado ecuatoriano, surgió la necesidad imperiosa de establecer un gobierno sólido y moderno; es así que aparece la figura de Gabriel García Moreno en un momento de crisis a nivel nacional, cuando el Estado ecuatoriano enfrentaba la posibilidad de desintegrarse, fue el quien implementó un proyecto destinado a consolidar y modernizar el Estado; introdujo el sufragio universal, promovió el desarrollo cultural, técnico y científico, estableció una red vial nacional e inició la construcción del ferrocarril. García Moreno, visto como un presidente ejemplar por algunos y como un dictador por otros, tenía un ideal claro: fomentar la unificación entre las regiones Costa y Sierra. Su meta era mejorar el comercio y la comunicación a través de la introducción de un medio de transporte, particularmente un sistema ferroviario. En 1895, Eloy Alfaro, un presidente de tendencia liberal y con un fuerte deseo de completar el proyecto del ferrocarril, asumió el poder. Alfaro, simpatizante de Estados Unidos, tomó la decisión de continuar con la construcción del ferrocarril. "El ferrocarril más difícil del mundo", para ello, contrató a dos ingenieros norteamericanos: Archer y John Harman, siendo Archer el más experimentado en construcción de ferrocarriles. Alfaro denominó el proyecto como "redentor" porque su propósito era facilitar una comunicación y comercio efectivos entre diferentes regiones del país. Además, este proyecto cumplía con los requisitos necesarios para el desarrollo económico y la transición hacia el capitalismo, dejando atrás los antiguos modelos económicos y sociales. Es cierto que la construcción de la línea del ferrocarril dejó con una gran deuda a Ecuador; sin embargo, el desarrollo social del país mejoró notablemente, la comunicación entre la Costa y la Sierra, el comercio, los viajes que parecían imposibles por los Andes antes del ferrocarril, ahora se los podía realizar en cuestión de horas, de esta forma Ecuador pasó a ser un país reconocido para el resto de Sudamérica y el mundo.

Palabras clave: Línea de ferrocarril, Estado, Modernización, Cambio social, Unidad nacional.

ABSTRACT

In 1860, after the crisis that threatened the integrity of the Ecuadorian state, it was urgent to establish a solid and modern government; thus, the figure of Gabriel García Moreno emerged at a time of national crisis, when the Ecuadorian state was facing the possibility of disintegration. He implemented a project aimed at consolidating and modernizing the state; he introduced universal suffrage, promoted cultural, technical and scientific development, established a national road network and began building the railway. García Moreno, considered an exemplary president by some and a dictator by others, had a clear ideal: to promote unification between the coastal regions and the highlands. His aim was to improve trade and communication by introducing a means of transportation, namely a rail system. In 1895, Eloy Alfaro, a liberal president with a strong desire to complete the railroad project, came to power. Alfaro, sympathetic to the United States, took the decision to go ahead with the construction of the railroad. Alfaro decided to build "the most difficult railroad in the world" and hired two American engineers: Archer and John Harman, Archer being the most experienced in railroad construction. Alfaro called the project "redemptive" because its aim was to facilitate effective communication and trade between the different regions of the country. In addition, this project fulfilled the necessary requirements for economic development and the transition to capitalism, leaving behind the old economic and social models. It is true that the construction of the railway left Ecuador with a large debt; however, the social development of the country improved remarkably, communication between the Coast and the Highlands, trade, journeys that seemed impossible across the Andes before the railway, could now be made in a matter of hours, in this way Ecuador became a country recognized by the rest of South America and the world.

Keywords: Railway, State, Modernization, Social change, National unity.

RESUMO

Em 1860, após a crise que ameaçava a integridade do Estado equatoriano, era urgente estabelecer um governo sólido e moderno; assim, a figura de Gabriel García Moreno surge num momento de crise nacional, em que o Estado equatoriano enfrentava a possibilidade de desintegração. Implementou um projeto destinado a consolidar e modernizar o Estado; introduziu o sufrágio universal, promoveu o desenvolvimento cultural, técnico e científico, estabeleceu uma rede rodoviária nacional e iniciou a construção do caminho de ferro. García Moreno, considerado um presidente exemplar por alguns e um ditador por outros, tinha um ideal claro: promover a unificação entre as regiões do litoral e das terras altas. O seu objetivo era melhorar o comércio e a comunicação através da introdução de um meio de transporte, nomeadamente um sistema ferroviário. Em 1895, Eloy Alfaro, um presidente de tendência liberal com um forte desejo de concluir o projeto ferroviário, chegou ao poder. Alfaro, simpático aos Estados Unidos, tomou a decisão de avançar com a construção do caminho de ferro. Alfaro decidiu construir "o caminho de ferro mais difícil do mundo" e contratou dois engenheiros americanos: Archer e John Harman, sendo Archer o mais experiente na construção de caminhos-de-ferro. Alfaro chamou ao projeto "redentor" porque o seu objetivo era facilitar a comunicação e o comércio eficazes entre as diferentes regiões do país. Além disso, este projeto cumpria os requisitos necessários para o desenvolvimento económico e a transição para o capitalismo, deixando para trás os antigos modelos económicos e sociais. É verdade que a construção da linha férrea deixou o Equador com uma grande dívida; no entanto, o desenvolvimento social do país melhorou notavelmente, a comunicação entre a Costa e as Terras Altas, o comércio, as viagens que pareciam impossíveis através dos Andes antes da linha férrea, agora podiam ser feitas numa questão de horas, desta forma o Equador tornou-se um país reconhecido pelo resto da América do Sul e pelo mundo.

Keywords: Caminho de ferro, Estado, Modernização, Mudança social, Unidade nacional.

Metodología

Para realizar este estudio, se empleó una investigación bibliográfica que incluyó un análisis exhaustivo de fuentes primarias y secundarias relacionadas con la historia de la construcción del ferrocarril en Ecuador, los gobiernos que participaron en su desarrollo, los desafíos enfrentados durante el proceso, y el impacto que esta infraestructura tuvo en el progreso de la sociedad ecuatoriana.

Entre las fuentes utilizadas destacan las aportaciones de Elizabeth Harman Brainard y Katharine Robinson Brainard, descendientes estadounidenses de los hermanos Harman, los contratistas que materializaron el sueño del ferrocarril ecuatoriano. Aunque no son autoras de profesión, su obra rinde homenaje al trabajo monumental de Archer y John Harman. El libro detalla todo el proceso de construcción del ferrocarril en Ecuador, desde la participación de quienes lo planificaron y ejecutaron, hasta los desafíos y oportunidades que surgieron, culminando en el impacto de su majestuosa finalización.

Introducción

El objetivo principal de este trabajo es examinar y analizar la información sobre los orígenes, evolución e impacto del ferrocarril en Ecuador, evaluando cómo ha contribuido a la configuración de la infraestructura y la identidad nacional. Se destaca que este proyecto se inició a finales del siglo XIX durante el gobierno de Gabriel García Moreno, luego fue interrumpido, y fue retomado durante el gobierno liberal de Eloy Alfaro. A pesar de las numerosas dificultades enfrentadas, el proyecto logró avanzar gracias a la gestión presidencial; además, se explica cómo este hito histórico influyó en los aspectos económico, social y cultural en la población ecuatoriana del siglo XX.

El propósito principal de este análisis de la narrativa histórica, es examinar y evaluar el impacto generado por la construcción del Ferrocarril Trasandino en el desarrollo de la sociedad ecuatoriana. Sin duda alguna, al

hablar del desarrollo regional en Ecuador, el ferrocarril ecuatoriano ocupa un lugar destacado, su importancia radica en que facilitó la exportación de productos y promovió la integración del territorio nacional, especialmente entre ciudades claves como Quito y Guayaquil. Esta infraestructura ferroviaria se considera fundamental en el panorama ecuatoriano de finales del siglo XIX y comienzos del XX, la historia del ferrocarril en Ecuador es fascinante y está estrechamente vinculada al desarrollo socioeconómico del país. Desde sus primeros tramos construidos en el gobierno de Gabriel García Moreno, hasta su expansión y modernización a lo largo del tiempo, hasta su culminación en la presidencia de Eloy Alfaro; el ferrocarril ha desempeñado un papel fundamental en la conectividad y el transporte de mercancías y pasajeros; el proyecto del ferrocarril se destacó por promover la Unión Nacional y por ser uno de los eventos más significativos en la historia de Ecuador.

El tren transandino del Ecuador

Indudablemente, la construcción de la línea férrea en Ecuador durante los siglos XIX y XX se destaca como una de las obras más impresionantes de la época, para muchos, este proyecto parecía imposible; sin embargo, el Ferrocarril Trasandino es un claro ejemplo de que todo puede lograrse con dedicación y perseverancia. Harman (2003) afirma: “Sería difícil encontrar en alguna otra parte del mundo otro ferrocarril tan pequeño, tan necesario y tan vital para toda la vida oficial, política y económica de un país. Por su corta línea corre la sangre vital de la nación” (p.3).

Según Hidalgo (2016). “El proyecto de construcción nacional del presidente conservador Gabriel García Moreno, a pesar del fanatismo católico del personaje, puede ser calificado de progresista en ciertos aspectos: en primer lugar, diseñó un Estado basado en un orden jurídico, económico y fiscal” (s/p). Asimismo, se buscó fortalecer la cohesión tanto social como territorial.

En el año 1860, Gabriel Gregorio García Moreno, uno de los presidentes más controvertidos de la historia del país debido a sus ideas y estilo de gobierno radicalmente diferentes, se destacó por su ferviente catolicismo y su deseo de integrar la influencia de la Iglesia Católica en el progreso nacional. Esta postura generó tanto admiración como descontento, lo que resultó en varios conflictos y hasta intentos de asesinato en su contra. A pesar de esto, García Moreno dejó un legado importante en la historia de Ecuador, incluyendo varias frases icónicas, Harman (2003) identificó esta frase “Los enemigos de Dios y la Iglesia pueden matarme, pero Dios no muere” (p.8).

García Moreno, considerado un presidente ejemplar por algunos y un dictador por otros, mantenía un ideal firme: promover la unificación entre las regiones Costa y Sierra. Su objetivo era mejorar el comercio y la comunicación mediante la implementación de un medio de transporte, específicamente un ferrocarril; Harman (2003) menciona que “Hay tres cosas que hacen grande y próspera a una nación: tierras fértiles, talleres atareados y facilidad de transporte de la gente y las cosas de un lugar a otro” (p.9). Durante ese período histórico, la ausencia de un sistema ferroviario se consideraba un indicador de escaso desarrollo en un país. Después de una década de planificación y financiamiento, el tan esperado ferrocarril, en 1871 en un pueblo de nombre Yaguachi, cerca de Guayaquil se comenzó a construir el llamado “Ferrocarril del Sur”.

Según Ponce (2019) expresa que “Ecuador necesitaba un medio de transporte eficiente que acorte las distancias entre las regiones con mayor afluencia comercial, [...] para que exista mayor intercambio económico, [...] era necesario innovar y transformar al Ecuador la única manera viable fue; asemejarnos a Europa” (p.3), determinando así a los ferrocarriles como importantes y de gran ayuda para el desarrollo social y económico, gracias a esto, García sintió la necesidad de incluir este proyecto a Ecuador.

No obstante, la construcción del ferrocarril enfrentó numerosos obstáculos que generaron críticas y contratiempos significativos, uno de los principales problemas fue la disponibilidad de mano de obra, en la Costa ecuatoriana, la población era escasa, lo que dificultaba encontrar suficientes trabajadores, mientras que los habitantes de la sierra, en su mayoría indígenas, no podían adaptarse a las condiciones de vida en la costa, incluyendo el clima, la alimentación, la altitud y los riesgos naturales. Además, el clima representaba otro desafío importante, ya que las intensas lluvias e inundaciones destruían lo poco que se avanzaba.

Se inició el proyecto “el 31 de enero de 1873, el Banco del Ecuador concede el primer préstamo de 80.000 mil libras esterlinas, al interés del 9% anual, para la construcción del ferrocarril” (BRAVO & ROJAS, Vicente, 1992, p.62). En la realización de la línea férrea, se contrató a los ingenieros Curtis y Merrill, los cuales negociaron la construcción a un costo de 3'700.000 pesos, precio que se salía del presupuesto del Estado. García (1873) intuyó y afirmó que “el ferrocarril comenzará a servir desde enero de 1875. Su extensión será de 140 kilómetros, la mayor parte en llanura” (p.8).

Se adquirieron las dos primeras locomotoras compradas en Estados Unidos que circularían por la vía que se estaba ejecutando, “las locomotoras fueron llamadas Quito y Guayaquil” (Nieves, 2012, p.12). Las mismas que “funcionaban [...] y proporcionó empleo a más de 250 personas”. (Sevilla, 1993, p. 10-11). De esa manera, según Clark (2004) da a conocer que “La primera locomotora en el país rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi” (p. 37)

Gabriel García Moreno, fallece el 6 de agosto de 1875, en manos de Faustino Rayo Lemus en medio de una confabulación de sus enemigos el partido liberal, debido a este acontecimiento el proyecto de la construcción de la línea férrea y la adquisición del ferrocarril transandino quedó en pausa, te-

niendo solo 45 km de trazo. lo construido, con su muerte, terminó la historia de un presidente con grandes ideales, pero también con numerosos enemigos. La construcción del ferrocarril se detuvo en ese momento. Tras la muerte de este controvertido líder, varios presidentes ocuparon el poder, pero ninguno logró avanzar significativamente en la obra del ferrocarril. A pesar de ello, la vía férrea logró extenderse hasta Chimbo, ubicado al pie de los Andes, a una distancia de 70,80 km desde Yaguachi.

Cabe recalcar que este proyecto del ferrocarril empezó con la ideología de García de la unificación nacional mediante un nuevo servicio de transporte que mejore las condiciones de la población ecuatoriana, así Cadena (2012) lo afirma:

Desde sus inicios el ferrocarril ecuatoriano se construyó con la visión de ser símbolo de unidad nacional, el ser responsable de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros y carga por vía férrea lo convirtió en un eje primordial para el desarrollo del país. (p. 34).

José María Plácido Caamaño, el cual gobernó desde 1883 hasta 1888, logró avanzar con este proyecto durante su mandato, ejecutó 82 km de vía férrea “del tramo “Chimbo” hasta “Simbabe” 82 km de vía, en un plazo de 4 años con un costo de 2’400,000 sucres, [...] llevó al ferrocarril desde Yaguachi hasta Durán” (Rosales, 2021, p. 4).

Es por eso que, Castro (2006) argumenta que “La construcción histórica de la vía férrea nacional constituyó un evidente punto de convergencia que aglutinó voces que sobrepasaron convicciones políticas, conformaciones sociales, y formas de pensamiento de la época” (p. 13).

En 1884, José María Plácido Caamaño, del partido Conservador, ascendió al poder y mostró un profundo interés en el Ferrocarril del Sur. Para revivir el proyecto, contrató a la empresa Kelly Company, liderada por

Marcos Jameson Kelly, para supervisar la construcción del ferrocarril ecuatoriano. En ese momento, la obra estaba completamente abandonada, los materiales eran obsoletos y algunas partes de la vía férrea estaban deterioradas. Además, no se disponía del financiamiento necesario para continuar con la obra. Con la ayuda de capitalistas guayaquileños y más tarde bancos europeos, se adquirieron nuevas maquinarias y materiales para reanudar la construcción.

Según los términos del contrato establecido por Kelly, se estipulaba que la obra se completaría en un plazo de cuatro años, en 1887, Kelly tomó la decisión de extender la vía férrea en otra dirección, construyendo un tramo de retorno hacia Durán, un pueblo cercano a Guayaquil. En este punto, la longitud total de la vía férrea superaba los 100 km desde Yaguachi. Sin embargo, la escasez de mano de obra continuaba siendo un problema que afectaba el avance de la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Aunque se planeaba traer trabajadores chinos para resolver este problema, el gobierno desaprobo la iniciativa.

En 1888, se vivió un momento crítico para el avance del ferrocarril, ya que la construcción fue suspendida y la Kelly Company se declaró en quiebra. La realización de la obra parecía cada vez más difícil, dado que los gobiernos ecuatorianos habían establecido alrededor de doce consorcios para la construcción del ferrocarril, pero todos fracasaron. Antonio Flores Jijón, uno de los presidentes de Ecuador, se encontraba en el poder en ese momento.

Harman (2003) afirma que “Si algún día algún magistrado llega a coronar la obra, ese magistrado será más grande que los Andes” (p.22). El 5 de junio de 1895 se dio la Revolución Liberal, siendo un importante paso para que el Ecuador se encamine hacia el capitalista, además de transformarse en Estado laico, lo que provocó cambios en la superestructura social. A partir de ahí, sus objetivos bien planteados eran cuatro:

las relaciones con la iglesia, obras públicas, paz interna y externa, y sobre todo la continuación de la construcción del ferrocarril.

Sin embargo, sus políticas radicales y su laicismo provocaron tensiones con sectores conservadores y la Iglesia Católica. Su gobierno se caracterizó por enfrentamientos políticos y conflictos con la Iglesia y la oligarquía conservadora. Alfaro es considerado un héroe nacional en Ecuador y su legado sigue siendo influyente en la política del país. Así lo afirma Ponce (2019) El liberalismo dio “un paso abismal en la transformación de la política del Estado, dando un cambio de manos del poder, ya latifundistas dejaron el poder y pasó todo el control a la burguesía [...] campesinado y grupos populares urbanos” (p. 25)

“Su gobierno ocupó “gran parte de sus esfuerzos, al querer [...] el desarrollo del país. En general su idea del ferrocarril era tan grande que sostenía que, si no se triunfaba en su ‘proyecto redentor’, la revolución liberal no tendría sentido”. (Durán, Gross, López, Montenegro, & Villagómez, 2010, p.p. 262, 263), Alfaro nombró al proyecto como “redentor”, debido a que tenía como objetivo la comunicación y comercio eficaz entre regiones, además de que cumplía con los requisitos que se necesitaban para el desarrollo del país y llegar al capitalismo, dejando las antiguas maneras de economía y sociedad.

La obra estaba retrasándose tres décadas atrás y Alfaro pudo ejecutarla por completo. Frente a las oposiciones, Alfaro (1903) expresó “Los Congresistas conspiradores tornaron por bandera anular el contrato ferrocarrilero, que era sagrado para la Nación respetar, y se entregaron a la tarea de difamar mi Gobierno. Yo les retribuí las ofensas gratuitas, colmándolos de amplias garantías personales” (p. 5).

Sin embargo, en las cartas que elaboró Eloy Alfaro, se observa que el 27 de septiembre de 1898 Alfaro manifestó en el Congreso ecuatoriano lo siguiente:

La ausencia de un sistema ferroviario que enlace la costa con el interior ha sido un impedimento para el avance genuino desde los inicios de nuestra nación. Esta falta limita las oportunidades, desaprovecha habilidades y deja a muchas áreas en la periferia económica y social. (p. 5).

En ese mismo contexto, Alfaro (1898) expresa que “Sin ferrocarril, pues, he tenido siempre para mí que es efímera toda revolución; ineficaz, risible todo conato de progreso; y de ahí que mi sueño, mi delirio, mi único programa está concretado en este solo término: ¡FERROCARRIL!” (Alfaro, Discurso en el Congreso Nacional, 1898 citado por Clark, 2004). De esta forma poniendo en claro que el desarrollo del país estaba solamente entorno al ferrocarril, atribuyendo que la construcción de la línea del ferrocarril se iba a continuar hasta finalizarlo. Rosales (2021) afirma que el Proyecto de unidad nacional “... y una serie de transformaciones políticas y sociales, nos permite decir que el gobierno liberal, cumplió en gran medida con sus objetivos y su compromiso histórico” (p. 20). De igual forma, Cadena (2012) expresa “La construcción solo tomó forma cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895” (p. 35)

Sin embargo, tenemos que mencionar que no fue solo mérito de Eloy Alfaro, el promotor que inició el proyecto fue Gabriel García Moreno, así lo afirma Garcés (1989) “... cierto es que no fue idea original de Alfaro y que ya García Moreno había empezado la obra, pero el mérito de Alfaro está en el gran impulso que dio a la obra para su pronta terminación” (p. 31) atribuyéndole a Eloy Alfaro, presidente del Ecuador, que llevó a cabo la construcción de las líneas férreas del país y sus ferrocarriles.

Harman (2003) afirma: “Archer fue criado en ese mundo de cambios, y lo que más aprendió en su adolescencia fue cómo convertir un Mundo Viejo en un Mundo Nuevo” (p.23). El 9 de marzo de 1897, Archer Har-

man llegó a Guayaquil y emprendió un viaje de doce días a Quito, durante el cual pudo estudiar la geografía del país y desarrollar sus ideas sobre la construcción del ferrocarril. El 17 de junio de 1897, se firmó el contrato entre Eloy Alfaro y Harman, en el cual se estipulaba un presupuesto de 17 millones en oro para la finalización de la obra y la reparación de las vías. Posteriormente, los hermanos Harman establecieron la empresa Guayaquil and Quito Railway Company para dar inicio a las obras.

Uno de los problemas previos a la construcción del ferrocarril por los hermanos Harman fue la deuda externa de Ecuador, la cual, hábilmente, Archer canceló y obtuvo financiación tras ir a Londres, siendo trascendental para la construcción del ferrocarril. De igual forma, éste contrató a empresas expertas en ferrocarriles para que respaldaran este proyecto: South American Railway Construction Company fue vital. También, William F. Shunk, un norteamericano que antes ya había visitado Ecuador para realizar estudios sobre el Ferrocarril Intercontinental que se deseaba realizar, que vaya desde Norteamérica a Sudamérica. Fue designado como jefe de la G&Q.

En 1899, se reinició la construcción del ferrocarril tras superar todas las adversidades que se presentaron previamente. Para la continuación de la construcción, se trajo a trabajadores jamaiquinos, ya que, la mano de obra seguía siendo el principal problema para el progreso del ferrocarril. La obra avanzaba de forma correcta, las lluvias torrenciales afectaban a las vías férreas en la Costa, pero eran repuestas con facilidad. Parecía que el ferrocarril estaba dominando a los Andes, pero llegó un tramo de la vía, en el km 131, una pared de roca vertical, "La Nariz del Diablo", un obstáculo demasiado difícil que ponía a prueba las habilidades de Harman.

Pese a las dificultades del relieve andino, se superó este tramo; sin embargo, muchos trabajadores murieron por la peligrosidad del lugar de trabajo o por las distintas fie-

bres que se propagaban con facilidad. De hecho, una de las víctimas de estas enfermedades, fue John Harman, el cual enfermó y decayó velozmente. La epicidad de la construcción fue tal que ese tramo, se lo conoció como "Los Zigzag de la Nariz del Diablo" por la forma de sus vías férreas.

En 1901, el ferrocarril llegó a Riobamba, el sueño cada vez parecía estar más cerca; pero lamentablemente Eloy Alfaro fue destituido del poder y su sucesor fue el General Leonidas Plaza, el cual, continuó con la supervisión de una parte de la construcción del ferrocarril. Pero la única persona que tenía que estar al mando en la finalización de la obra fue Alfaro. Siete años más tarde, exactamente el 25 de junio de 1908, arribaba el primer ferrocarril de Guayaquil a Quito (Chimbacalle) en medio del júbilo y asombro del pueblo quiteño, el sueño se logró, García Moreno lo concibió, Harman lo financió y Alfaro lo realizó, Quito y Guayaquil se unificaron.

Es verdad que la construcción del ferrocarril dejó a Ecuador con una deuda considerable, pero el progreso social del país experimentó una mejora notable. La conectividad, el comercio y los viajes, que antes del ferrocarril parecían inimaginables, se hicieron realidad, lo que llevó a Ecuador a ser reconocido a nivel regional y mundial. Según Crespo (1933) afirma: "García Moreno y Alfaro, prácticamente tenían las mismas resoluciones optimistas y heroicas en la campaña ferrocarrilera, cuyo triunfo final es el fruto simbólico de estos dos genios de la política ecuatoriana" (p.7). Dejando una huella en la historia del país y en el desarrollo socioeconómico de los ecuatorianos.

Consecuencias de la construcción de la línea del ferrocarril

Una vez terminados los tramos de vía férrea en el Ecuador, se logró con el objetivo de unir las regiones principales de la Costa y Sierra, además de unir los pueblos olvidados del Ecuador, permitiendo así el transporte seguro y eficaz en la época del siglo XX, Salvador (2001) expresa:

El proyecto contempla la renovación total de la superestructura vial con la colocación de balasto, durmientes de hormigón, eclipsas, fijaciones, largos rieles soldados y aparatos de vía, reparación y adquisición de equipo tractivo y rodante y adquisición de un nuevo sistema de telecomunicaciones para el control de movimiento de trenes. (p. 75).

Así pues, el tren, a pesar de enfrentar obstáculos, consiguió alcanzar el objetivo primordial fijado desde el inicio con Gabriel García Moreno y su culminación con Eloy Alfaro. De acuerdo con Isaac Barrera, el ferrocarril también se prevé que impulse un cambio significativo en áreas como el comercio, la educación, la cultura y la economía.

Según Estrada (2008) “La idea de establecer ferrocarriles en el Ecuador fue propuesta por Vicente Rocafuerte Bejarano -en- 1830, cuando retornó al país luego de pasar varios años en Europa y experimentar los comienzos de la instalación de ferrocarriles en Inglaterra” (p. 3). Nada de esto se pudo cumplir, pero con el pasar del tiempo García, Caamaño y Alfaro, lograron plasmar la idea. Ocasionando cambios notorios en la sociedad ecuatoriana:

- **Cambios políticos**

Gracias al ferrocarril existió mejorías en el comercio, influyendo especialmente en la burguesía costeña, enfocado en los banqueros, los cuales tuvieron lugar entre los años 1910 y 1920, que lograron tener participación política en el periodo que se denominó “época plutocrática”

- **Cambios sociales**

La mejora en la movilidad humana gracias al ferrocarril provocó importantes transformaciones históricas, anteriormente, las comunidades estaban aisladas debido a las barreras sociales y la escasa accesibilidad; sin embargo, la expansión del ferrocarril facilitó la interacción entre estas comunidades, promoviendo un intercambio cultural y social más dinámico.

El ferrocarril alteró los patrones de migración al permitir a las personas desplazarse fácilmente entre diferentes regiones. Este flujo migratorio contribuyó a la diversidad cultural en diversas áreas del país, enriqueciendo así la identidad nacional. Además, tuvo un impacto positivo en el acceso a servicios esenciales como educación, salud y comercio. La eficacia del transporte ferroviario no solo redujo los costos y tiempos de viaje, sino que también estimuló el comercio tanto a nivel nacional como internacional.

- **Cambios culturales**

La unión entre las regiones a través del ferrocarril facilitó un mejor flujo de comercio, lo que a su vez promovió la conexión e intercambio cultural entre las distintas zonas geográficas del Ecuador, como es la Sierra y la Costa el ferrocarril nunca llegó a la Amazonía, pero si influyo en dicha región. La migración que se observaba en Ecuador durante el siglo XX contribuyó a una diversidad cultural considerable, enriqueciendo así el panorama cultural del país.

Cadena (2012) afirma, “mejora en las relaciones comunitarias de la zona, fomento de la conciencia social, incremento y fortalecimiento de su cultura e identidad y mejora en los niveles de asociatividad” (p. 86). La transformación en la movilidad no solo afectó la vida diaria, sino que también tuvo un impacto significativo en las costumbres y modos de vida de las comunidades; además, esta infraestructura contribuyó al desarrollo del arte, la literatura y la música, ya que, la interacción entre diversas comunidades a lo largo de las vías ferroviarias dio lugar a nuevas perspectivas y expresiones culturales.

- **Cambios económicos**

El ferrocarril aportó en la reducción de los costos y tiempos de viaje, lo que, a su vez, estimuló de manera notable tanto el comercio interno como el externo. Miño (2008), sobre este acontecimiento expresa, “...proceso de cambio del eje productivo del país desde la Sierra centro-norte hacia la Costa

centro-sur. Las inversiones se localizaban en - los principales ríos en donde se producía un cacao con un aroma muy apreciado en el mercado europeo” (p. 21). La conexión ferroviaria no solo agilizó el transporte de mercancías de manera rápida y eficiente, sino que también promovió una diversificación económica en las áreas a lo largo de su ruta.

La capacidad de comercializar productos locales de forma más efectiva estimuló una variedad de actividades económicas en estas regiones, lo que contribuyó a la expansión y fortalecimiento de la base económica del país. Además, la construcción y operación del ferrocarril generaron empleo. La demanda de mano de obra durante la construcción y el funcionamiento continuo del ferrocarril tuvieron un impacto positivo en las oportunidades laborales en las regiones conectadas, mejorando significativamente el panorama laboral local.

Reafirmando esto Cadena (2012) expresa, “la dinamización de las economías locales, mejores niveles de comunicación y transporte entre ellas, fuente de empleo significativa”. La existencia del ferrocarril podría haber influido en la percepción de Ecuador como un destino atractivo para la inversión extranjera, especialmente en sectores relacionados con el transporte y la logística, asimismo que contribuya al crecimiento sostenible y al fortalecimiento de la economía ecuatoriana.

Reflexión

A lo largo de esta investigación, se han identificado diversas oportunidades y limitaciones, especialmente en relación con los métodos empleados para profundizar en temas históricos de gran relevancia. Uno de los métodos más utilizados fue la comparación y contraste de varias fuentes, lo que permitió establecer una idea central sobre el tema con mayor fiabilidad y precisión. Para ello, se cotejaron los estudios de diferentes historiadores y autores cercanos a las figuras involucradas en la construcción

del ferrocarril, logrando así una perspectiva compartida por varios expertos. Además, se empleó la delimitación del hecho histórico, centrando el análisis principalmente en los aspectos relacionados con la construcción del ferrocarril.

La confiabilidad de las fuentes utilizadas en investigaciones históricas se verifica mediante la comparación de información proveniente de diversas obras. Cuando varios puntos de vista coinciden, el valor de veracidad de las fuentes aumenta; en caso contrario, la credibilidad disminuye. Esto se debe a que, con frecuencia, los historiadores enfrentan la falta de fuentes que corroboren un hecho histórico específico, lo que los lleva a interpretar los datos disponibles, como en el caso de las reuniones entre los presidentes ecuatorianos y los ingenieros estadounidenses. La función del historiador es, en última instancia, reconstruir el pasado para comprender el presente.

Conclusión

La creación del Ferrocarril del Ecuador no solo modificó el sistema de transporte, sino que también dejó un impacto profundo en la sociedad, la política y la economía del país, generando cambios duraderos. La construcción de la línea ferroviaria a inicios del siglo XX se convirtió en un catalizador de transformación que marcó significativamente el desarrollo del país. Este proyecto ambicioso no solo mejoró la movilidad y la conectividad, sino que también influyó en el crecimiento económico y alteró la dinámica social de la nación.

La integración regional facilitada por el ferrocarril fomentó la interacción entre comunidades previamente aisladas, promoviendo un intercambio cultural y contribuyendo a la construcción de una identidad nacional.

El crecimiento de poblaciones alrededor de las estaciones de tren y el surgimiento de nuevos centros urbanos destacan el papel del ferrocarril en el desarrollo urbano. En el ámbito económico, la eficiencia del transpor-

te ferroviario potenció el comercio, generó empleo y diversificó la economía en las regiones conectadas. Esto impulsó el florecimiento de nuevas industrias y mejoró el acceso a servicios básicos y oportunidades educativas.

En el plano social, el ferrocarril actuó como un conector, derribando barreras y facilitando la interacción entre diferentes estratos socioeconómicos. Además, el acceso mejorado a la educación y la cultura ayudó a formar una sociedad más informada y participativa.

Así, la construcción del ferrocarril en Ecuador no solo revolucionó el transporte, sino que también moldeó la evolución de la sociedad, marcando un hito en la integración regional, el desarrollo económico y la cohesión cultural del país en los primeros años del siglo XX. Este legado perdura como prueba del poder transformador de las infraestructuras clave en la configuración del curso histórico y social de una nación.

Bibliografía

- Alfaro, E. (1903). El ferrocarril trasandino: cartas del Gral. Don Eloy Alfaro. Quito, Ecuador: Imprenta "El Tiempo"
- Cadena, A. (2012). Impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador Estudio de caso: Comunidad San Bartolomé de Romerillos. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE ECONOMÍA. Recuperado de: <https://docplayer.es/62430924-Pontificia-universidad-catolica-del-ecuador-facultad-de-economia.html>
- Crespo, R. (1933). Historia del ferrocarril de Sur. Quito, Ecuador: Imprenta Nacional.
- Chicaiza, E. (2019). El Tren del Sur y su aporte socioeconómico al barrio Chimbacalle, en ciudad de Quito, en el periodo 2009-2019. UCE. Recuperado de: <https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/dffb4d53-7e5e-43b3-a457-9fadce3ce2da/content>
- Clark, K. (2004). La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador 1895-1930. Recuperado de: <https://www.uasb.edu.ec/publicacion/la-obra-redentora-el-ferrocarril-y-la-nacion-en-ecuador-1895-1930/>
- Duran, S., Gross, M., López, L., Montenegro, N., Villagómez, D. (s/f). El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional. AFESE. Recuperado de: <https://afe-se.com/img/revistas/revista53/ferrounidad.pdf>
- El tiempo. (1903). El ferrocarril transandino. Cartas del Gral. Don Eloy Alfaro. Recuperado de: [LBNC-CE-msc05-Alfaro-6583.pdf](https://lbncc-CE-msc05-Alfaro-6583.pdf) (flacsoandes.edu.ec)
- Garces, E. (1988). Estudio de las más sobresalientes revoluciones que se han dado en el Ecuador. XVI Curso Superior de Seguridad Nacional y Desarrollo. Recuperado de: <https://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/handle/24000/4419/Garc%C3%A9s%20Silva%20Edmundo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Harman, E., Robinson, K. (2003). El ferrocarril en el cielo. Quito, Ecuador: Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria (CODEU).
- Maldonado, A. (1977). Memorias del ferrocarril de Sur y los hombres que la realizaron. Quito, Ecuador: Talleres Gráficas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.
- Miño, W. (2018). Ferrocarril y modernización en Quito. Un cambio dramático entre 1905 y 1922. Quito, Ecuador: Casa Andina.
- Ministerio coordinador de desarrollo social. (2012). ELOY ALFARO: PENSAMIENTOS Y POLÍTICAS SOCIALES. Recuperado de: <https://www.studocu.com/es-mx/document/universidad-central-del-ecuador/expresion-oral-y-redaccion-juridica/1-libro-eloy-alfaro-ultima-version/30560896>
- Moncayo, P. (2023). ECUADOR A INICIOS DEL SIGLO XX. Recuperado de: <https://doi.org/10.24133/AGE.VOL16.N01.2023.02>
- Mora, J. (1908). Historia del ferrocarril. Biblioteca Nacional del Ecuador "Eugenio Espejo". Recuperado de: <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/bitstream/34000/1127/1/FR1-L-000407-Lopez-Historia.pdf>
- Nieves, C. (2012). Plan de desarrollo turístico – cultural a través de la implementación de actividades lúdicas en la ruta del tren Chimbacalle – el boliche. UTE. Recuperado de: https://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/13418/1/50879_1.pdf
- Pérez, J. & Villatoro, F. (2014). Tradición y modernidad en el mundo Iberoamericano. Asociación de Historia Actual. Recuperado de: <https://ptdocz.com/doc/134407/el-documento---am%C3%A9rica-latina>
- Ponce, L. (2019). Ferrocarril del Sur y la integración nacional en el Ecuador, durante el periodo Liberal Radical. UCE. Recuperado de: <https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/66f355a6-047c-4438-a1c3-5efe3bebcd01/content>

Rosales, C. (2021). Trayectoria del ferrocarril transandino, sus aportes sociales y económicos a la sociedad ecuatoriana a inicios del siglo XX. UCE. Recuperado de: <https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/ccbaa2eb-d34b-4df2-8b80-cd45f07667ce/content>

Uggen, J. (2004). ARCHER IARMAN y EL FERROCARRIL DEL SUR. Recuperado de: RP-20-ES-Uggen.pdf (uasb.edu.ec)

Valdez, J. (2013). MUERTE DE ELOY ALFARO. Blogger. Recuperado de: <https://jabitoval.blogspot.com/2013/>



CREATIVE COMMONS RECONOCIMIENTO-NOCOMERCIAL-COMPARTIRIGUAL 4.0.

CITAR ESTE ARTICULO:

Chasi Naranjo, M. E., Placencia Gómez, J., Flores Chiza, E. K., & Albán Palomino, G. G. (2024). El tren del sur de Eloy Alfaro. RECIAMUC, 8(2), 510-520. [https://doi.org/10.26820/reciamuc/8.\(2\).abril.2024.510-520](https://doi.org/10.26820/reciamuc/8.(2).abril.2024.510-520)