PROCESOS
REVISTA ECUATORIANA DE HISTORIA

Ferrocarriles hacia el Oriente. Articulación del territorio y construcción nacional a inicios del siglo XX en el Ecuador

Railway Lines Toward the East. Territorial Articulation and National Construction in the Beginning of the 20th Century in Ecuador

Natàlia Esvertit Cobes
Taller de Estudios e Investigaciones Andino-Amazónicos (TEIAA) / Universitat de Barcelona (España)
natalia@llacta.org

Fecha de recepción: 06 de julio de 2014
Fecha de aceptación: 13 de enero de 2015

Artículo de investigación

RESUMEN

Los proyectos de ferrocarriles hacia el Oriente que se plantearon en el marco del proceso de construcción nacional en el Ecuador de inicios del siglo XX tuvieron un papel destacado en el programa de los gobiernos liberales, interesados en articular el territorio y controlar los espacios amazónicos. Se analiza el debate sobre la construcción de vías de comunicación al Oriente a principios de siglo y el desarrollo del proyecto de ferrocarril Ambato al Curaray, esbozando también otros proyectos de vías férreas al Oriente. El estudio contribuye a rescatar la historia de unos ferrocarriles que ocuparon un lugar significativo en los debates políticos de la época y a situar algunas de las contradicciones que se presentaron en el proceso de construcción nacional.

Palabras clave: Historia de América Latina, Ecuador, Amazonía, Oriente, historia siglo XX, liberalismo, construcción nacional, vías de comunicación, ferrocarriles.

ABSTRACT

The railway lines proyect to the Eastern provinces of Ecuador that was established in the process of nation building at the beginning of the 20th Century formed an integral part of the program promoted by the liberal governmentes, that had intrest in articulating the region and control of the amazonic space. There is an analysis on the debate about the constrution of roads to the East at the beginning of Century and the development a railines to the cities of Ambato to Curaray, also sketching other railroad proyects to the East. The study contributes to redeeming the history of one of the raillines that has ocuppied significat political debates in the period and to situated some of the contradictions that were presented in the process of nation building.

Key words: Latin American history, Ecuador, Amazon region, Eastern, 20th Century history, liberalism, nation building, means of communication, rail lines.

Natàlia Esvertit Cobes

Doctora en Historia de América por la Universidad de Barcelona. Investiga la historia de la Amazonía ecuatoriana, las relaciones históricas entre el Ecuador y España y la población de origen ecuatoriano en Cataluña. Ha publicado *La incipiente provincia. Amazonía y Estado ecuatoriano en el siglo XIX* (Quito: Universidad Andina / Corporación Editora Nacional, 2008); "Las políticas del liberalismo ecuatoriano sobre el Oriente: (1895-1925)". En *Lo que duele es el olvido. Recuperando la memoria de América Latina*, coord. por Pilar García Jordán et al. (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998): 257-269.

Introducción

Este trabajo se centra en los proyectos de ferrocarriles hacia el Oriente que se plantearon a inicios del siglo XX en el Ecuador, los cuales debían facilitar la articulación efectiva al resto del país de los territorios orientales. Estos territorios se encontraban conectados a las áreas serranas mediante precarias vías de comunicación que obstaculizaban su colonización y explotación y, hasta entonces, la presencia del Estado en ellos había sido prácticamente inexistente.

Una mirada a la prensa, los folletos, las hojas volantes y la documentación oficial de las dos primeras décadas del siglo XX revela que los proyectos de vías férreas hacia el Oriente ocuparon un lugar destacado en la escena política ecuatoriana en estos años, generando debates en los que participaron representantes políticos, personalidades públicas y grupos de poder. Aunque finalmente no se construyeron, el análisis de los proyectos que se plantearon y su devenir, la evolución y las transformaciones que experimentaron y las polémicas suscitadas al respecto, proporcionan elementos significativos sobre asuntos tales como la configuración territorial del Ecuador, la relación establecida desde las áreas centrales del país con los territorios amazónicos, los proyectos gubernamentales para la articulación territorial y la construcción nacional, el peso de la regionalización en la implementación de las propuestas, el contexto internacional en el que se impulsaron iniciativas para establecer conexiones a escala continental y mundial, etc.

El breve auge, aunque no por breve poco intenso, de los proyectos de ferrocarriles al Oriente, se sitúa en un momento histórico en el cual los territorios amazónicos adquirieron importancia a nivel mundial a causa de la demanda de caucho en los mercados internacionales (1880-1910), circunstancia que produjo no solo un interés económico por explotar la región sino también la intensificación de los conflictos de límites entre los países latinoamericanos que competían por ocupar de forma efectiva sus territorios en la cuenca amazónica y consolidar sus fronteras, hasta entonces pendientes de delimitación. En este marco, el proyecto político liberal, instaurado en el Ecuador a partir de 1895 con la Revolución Liberal, incluyó la nacionalización del Oriente y su incorporación al resto del país como factores clave en el proceso de construcción nacional. Más allá del contexto internacional y de las líneas marcadas por los gobiernos ecuatorianos en las dos primeras décadas del siglo, la cuestión de los ferrocarriles hacia el Oriente remite a los ámbitos regional y local, puesto que diversos grupos de poder a esta escala, se involucraron en la promoción de los proyectos ferrocarrileros, polemiza-

ron sobre la conveniencia de unas u otras vías e influyeron en sus trazados, incidiendo poderosamente en la evolución de las propuestas.

En este texto exploramos algunos aspectos relacionados con la problemática de los ferrocarriles al Oriente. El artículo ha sido estructurado en tres apartados. En el primero situamos algunos elementos de contexto que explican la relevancia adquirida por los ferrocarriles al Oriente en el debate nacional a inicios de siglo. En el segundo analizamos la cuestión de la construcción de vías de comunicación al Oriente, como marco en el cual se formularon los proyectos de ferrocarriles a esta región. En el tercero abordamos el devenir del ferrocarril de Ambato al Curaray y esbozamos un breve apunte sobre otras vías férreas proyectadas al Oriente. En cualquier caso, el análisis realizado es apenas un pequeño aporte a la cuestión de los ferrocarriles hacia el Oriente en relación con los proyectos de construcción nacional a inicios del siglo XX en el Ecuador, asunto que merece un desarrollo mucho más amplio.

Obras públicas y articulación territorial en el Ecuador liberal

En el Ecuador de inicios del siglo XX, dos cuestiones marcaron el surgimiento de proyectos de vías férreas hacia el Oriente. De un lado, el programa de obras públicas de los gobiernos liberales, en el cual los ferrocarriles desempeñaron un papel relevante para la articulación del territorio, factor imprescindible en el proceso de construcción nacional. De otro lado, la situación del Oriente, caracterizada por la extracción del caucho y los conflictos fronterizos.

LA POLÍTICA DE OBRAS PÚBLICAS EN EL PROGRAMA LIBERAL. EL PAPEL DE LOS FERROCARRILES

El cambio de siglo en el Ecuador estuvo marcado por las profundas transformaciones que trajo consigo la Revolución Liberal, la cual supuso la modernización del Estado terrateniente que, vinculado a la Iglesia, había dirigido el país hasta entonces. El proyecto político propugnado por el liberalismo, dirigido por la burguesía comercial y bancaria, constituyó un paso significativo en el proceso de consolidación del Estado nacional ecuatoriano, puesto que los gobiernos liberales propiciaron la adopción de una serie de medidas que incidieron en la institucionalización del Estado laico, el fortalecimiento del poder central, la modernización del país y las reformas educativas y sociales (estas últimas con limitaciones). Los cambios se implementa-

ron no sin dificultades, debido a la resistencia de los sectores conservadores y clericales, y a las divisiones al interior del bloque liberal.[1]

Las obras públicas y la construcción de ejes de comunicación que contribuyesen a la articulación del territorio fueron componentes básicos en el programa liberal. La construcción del ferrocarril Guayaquil-Quito, que articuló la Costa con la Sierra, es la muestra principal de ello. Esta obra, de difícil construcción y alto coste, se había iniciado en 1865, durante la época de Gabriel García Moreno, aunque posteriormente apenas había avanzado debido a las dificultades de financiamiento. Eloy Alfaro puso gran empeño en construirla y finalizarla, para lo cual recurrió al crédito externo, llegando, para su consecución, a adoptar medidas controvertidas e irregulares. En 1897 celebró un contrato con el empresario norteamericano Archer Harman, quien, para llevar adelante el proyecto, fundó la Guayaquil and Quito Railway Company. Las condiciones pactadas, muy beneficiosas para la compañía, fueron criticadas por sectores liberales y conservadores, y generaron una polémica que cuestionó la injerencia de una compañía extranjera y el impacto del endeudamiento externo, así como las transformaciones que traería el ferrocarril en las economías regionales, por lo que el contrato debió ser reformado. Superando obstáculos económicos y constructivos, el ferrocarril se culminó el 25 de junio de 1908 habiendo ocasionado grandes desavenencias políticas durante el proceso de construcción y dejando al país endeudado.[2] Sus impactos positivos no se percibieron de forma inmediata, puesto que los gastos de operación no eran rentables y el mantenimiento generaba elevados costes. De hecho, su explotación solamente generó ganancias durante pocos años.

A pesar de todo ello, el ferrocarril Guayaquil-Quito produjo grandes transformaciones económicas y sociales y tuvo un papel relevante en la integración nacional, articulando importantes secciones territoriales y estimulando el movimiento de mano de obra y de bienes. En su recorrido, la línea conectaba cuatro de las grandes ciudades del Ecuador (Guayaquil, Riobamba, Ambato y Quito), contribuyendo a la creación de un mercado interno. Más allá de las conexiones físicas, el ferrocarril contribuyó a generar un discurso sobre la transformación de la nación a través del movimiento y

1. Enrique Ayala Mora, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana*, 2.ª ed. (Quito: Taller de Estudios Históricos / Corporación Editora Nacional, 1994).

2. En referencia a este ferrocarril, Ayala Mora señala "su construcción, su funcionamiento, su casi desaparición y su eventual rehabilitación, han provocado polémicas, que se cuentan entre las más fuertes de nuestra vida pública". Enrique Ayala Mora, "Presentación". En *El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito*, editado por María Pía Vera (Quito: FONSAL, 2008), 10.

la conexión y constituyó un elemento aglutinador en torno a la necesidad de modernización y progreso del país.[3]

La línea Guayaquil-Quito se convirtió en la columna vertebral de un trazado ferroviario más amplio, que se extendió hacia el Norte con el ferrocarril de Quito a Ibarra, completado en 1929 y que conectó con Esmeraldas en 1957; y hacia el Sur con el ferrocarril a Cuenca, que se inició en 1915 y no finalizó hasta 1964. En el primer tercio del siglo XX también se construyeron y estuvieron en funcionamiento pequeños tramos ferroviarios que conectaron Manta con Santa Ana y Bahía con Chone, en Manabí y, como veremos, otros que formaron parte de los proyectos de vías férreas hacia el Oriente.

EL LIBERALISMO Y EL ORIENTE: LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL PENDIENTE

Durante la mayor parte del siglo XIX, los territorios orientales del Ecuador habían permanecido en una situación de aislamiento respecto al resto del país. Dichos territorios estaban habitados por pueblos indígenas y contaban con una débil presencia colonizadora que se limitaba a escasos núcleos poblados, a los que se accedía desde la sierra por precarios caminos. Esta situación se modificó sustancialmente a finales del siglo XIX, cuando el auge de la extracción cauchera (1880-1910) provocó la ocupación de extensas áreas amazónicas que hasta entonces habían permanecido abandonadas y sin delimitar, reactivándose los conflictos limítrofes entre países ribereños.[4]

En el Ecuador, el período cauchero estuvo marcado por la alarma generada ante la presencia de agentes del Perú y los conflictos que tuvieron lugar en puntos estratégicos de la Amazonía, asuntos que jugaron un papel destacado en la política nacional durante los años del liberalismo. En el bajo Napo, los combates entre fuerzas ecuatorianas y peruanas de Angoteros (1903) y Solano (1904), llevaron a pactar la desocupación militar de este río y a apelar nuevamente al arbitraje de España, interrumpido desde 1890, para la solución del conflicto limítrofe entre Ecuador y Perú. El arbitraje concen-

---

3. Véase Eloy Alfaro, "Historia del ferrocarril Guayaquil-Quito", en *Narraciones históricas* (Quito: Corporación Editora Nacional, 1992), 367-414; Ayala Mora, *Historia de la Revolución...*, 115-120 y 287-291; Kim Clark, *La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930* (Quito: Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional, 2004), 43-47 y 49-76.

4. Véase Jean-Paul Deler, *Ecuador. Del espacio al Estado nacional* (Quito: Banco Central del Ecuador, 1987), 54-62 y 112-120; Anne Christinne Taylor, "El Oriente ecuatoriano en el siglo XIX: 'el otro litoral' ", en *Historia y región en el Ecuador, 1830-1930*, editado por Juan Maiguashca (Quito: Corporación Editora Nacional / FLACSO / CERLAC / IFEA, 1994), 17-67; Natàlia Esvertit, *La incipiente provincia. Amazonía y Estado ecuatoriano en el siglo XIX* (Quito: Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional, 2008).

tró los esfuerzos diplomáticos durante varios años, aunque la alarma por la cuestión territorial persistía. Hacia 1908 se hizo público que la decisión de Alfonso XIII favorecería la posición peruana, frustrando las aspiraciones ecuatorianas que situaban la línea de frontera en el Marañón. El clima de alarma nacional fue en aumento, con movilización de tropas, manifestaciones y pronunciamientos públicos, y los dos países estuvieron al borde de la guerra en 1910.[5] Finalmente, la inhibición del árbitro evitó la guerra, pero el conflicto quedaría pendiente de resolución definitiva hasta fines del siglo XX.

También en 1910 trascendieron a la luz pública los hostigamientos del Perú hacia la Compañía Franco-Holandesa, que desarrollaba un proyecto de colonización en el alto Morona. Alfaro había suscrito un contrato de colonización con Julian Fabre, promotor de dicha empresa, que preveía la instalación de 4.000 colonos europeos en el área de los ríos Santiago, Morona y Pastaza, así como la construcción de varias vías de comunicación hasta los centros de colonización.[6] Para la implementación de este decreto se crearon varios asentamientos en las cabeceras del Morona y se embarcó un contingente de colonos desde Liverpool. Los colonos llegaron por vía Atlántica hasta Iquitos, donde fueron retenidos por las autoridades peruanas, que finalmente los devolvieron a Europa. Fabre se apersonó en Iquitos para reclamar por esta medida y fue encarcelado. Además, el Perú destruyó los asentamientos que la compañía había construido[7] y reforzó su presencia en todos los afluentes septentrionales del Amazonas. En 1912 se conoció la presencia de un destacamento militar peruano con más de 200 efectivos en la confluencia de los ríos Miazal y Cangaymi, en el alto Morona. La cercanía a Macas hacía temer un ataque contra esta población y contribuyó a incrementar todavía más la tensión.[8]

En estas circunstancias, el Oriente adquirió protagonismo en la política ecuatoriana. La incorporación de este territorio al Estado nacional y la defensa de las fronteras se convirtieron en factores destacados en el proceso de construcción nacional y se situaron como ejes básicos del proyecto de los liberales en el poder. Los gobiernos de la época adoptaron medidas para afianzar su presencia en la región, ampliar las áreas colonizadas, construir

---

5. Ayala Mora, *Historia de la revolución...*, 171-175.

6. Véase el Decreto Legislativo, 12 de septiembre de 1910, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1910* (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1911), 25-31.

7. Referencias a estos hechos en Pío Jaramillo Alvarado, *Ferrocarriles al Oriente. De Ambato al Curaray. De Machala a Cuenca. De Puerto Bolívar por Loja al Marañón* (Quito: Ed. Quito, 1922), 85-88.

8. Véase Eudófilo Álvarez y Luis G. Tufiño, *Informe de la misión científica Tufiño-Álvarez enviada por el gobierno a las regiones de Macas* (Quito: Tip. de la Escuela de Artes y Oficios, 1912), 83-87.

vías de comunicación y hacer más eficaz la acción administrativa, lo que permitió avanzar, en alguna medida, en la incorporación física e ideológica de este territorio, hasta entonces apenas incipiente. Igualmente, el Oriente y su incorporación se situaron como referentes fundamentales en los imaginarios nacionales y en los discursos nacionalistas, actuando en determinadas circunstancias, como factores de cohesión política interna.[9]

Debates sobre la construcción de vías de comunicación hacia el Oriente a inicios del siglo XX

Las vías de comunicación hacia el Oriente, heredadas de la etapa colonial, se habían mantenido prácticamente inalteradas durante el primer siglo republicano. Del norte al sur del país existían varias conexiones entre la Sierra y la Amazonía. En el extremo nororiental, algunos senderos conectaban la provincia de Imbabura a los ríos Cofanes y Aguarico. Dos caminos conducían al Napo: el que partía de Quito y llevaba hasta las poblaciones de Archidona, Napo y Santa Rosa; y el de Latacunga. En el área central, un camino partía de Ambato y, pasando por Baños, llegaba a la zona de Canelos y a los ríos Pastaza y Bobonaza. Desde la Sierra hacia el Suroriente, el camino de Riobamba a Macas conectaba con el área de los ríos Santiago y Morona; desde Cuenca, el camino de Sigsig llevaba a las poblaciones de Rosario y Gualaquiza, desde las que se podía navegar el Paute y el Santiago; y, finalmente, en Loja, los caminos de Zamora y de Zumba daban acceso a la navegación del Zamora y del Chinchipe. Estos caminos solo podían recorrerse a caballo o mula hasta iniciar el descenso de la cordillera, a partir del cual debían transitarse a pie. En su recorrido atravesaban grandes obstáculos, por lo que era imprescindible el acompañamiento de guías conocedores de la ruta.[10]

Pese a las dificultades geográficas y al abandono en que se encontraban, los caminos al Oriente constituían ejes de importancia para las economías locales, por lo que diversos grupos de poder de la Sierra que desarrollaban actividades económicas en la zona selvática impulsaron iniciativas para su mejora a lo largo de todo el siglo XIX. Pero, a pesar del persistente interés

9. La actuación de los gobiernos liberales en el Oriente es un asunto todavía poco analizado en la historiografía ecuatoriana. Algunos avances se encuentran en Natàlia Esvertit, "Las políticas del liberalismo ecuatoriano sobre el Oriente: Articulación y control del territorio a través de la legislación (1895-1925)". En *Lo que duele es el olvido. Recuperando la memoria de América Latina*, coord. por Pilar García Jordán et al. (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998), 257-269.

10. Véase Manuel Villavicencio, *Geografía de la República del Ecuador* (Nueva York: Imp. de R. Craighead, 1858), 135-154.

regional, la articulación del territorio oriental tuvo una importancia marginal en las políticas viales, frente a la prioridad que debió darse a la articulación entre las áreas centrales. En términos generales, las políticas para la construcción de caminos al Oriente en el primer siglo republicano se vieron obstaculizadas por la escasez de presupuestos, la ambigüedad y las contradicciones en las actuaciones gubernamentales, la inestabilidad política y las dificultades que ofrecía el factor geográfico mismo.[11]

A inicios del siglo XX, la necesidad de llevar a cabo la ocupación del Oriente y la alarma ante la cuestión territorial situaron a las vías de comunicación con este territorio en primer plano.[12] Hasta entonces su precariedad había estado asociada a la ausencia de un movimiento colonizador relevante. La debilidad de la colonización y, con ella, la imposibilidad de capitalizar los territorios orientales, se habían utilizado como argumento para impedir la inversión de fondos en las vías al Oriente. En este marco se planteó que era necesario, primero, construir vías para propiciar la colonización. Tal como lo explicaba Luis A. Martínez, uno de los protagonistas del debate vial: "cualquiera tentativa colonizadora de un territorio, si no principia por la construcción del camino que una la tierra habitada con la desierta será vana y sin resultados".[13]

Existían propuestas viales desde todas las provincias andinas, pero los recursos económicos eran escasos, por lo que se debatió si se debía construir una sola vía que permitiera acceder fácilmente al Oriente; o bien, dada la amplitud de los territorios orientales, se debían hacer varias vías. Igualmente, se debatió sobre el tipo de vía a construir, ya fueran caminos de herradura, carreteras o ferrocarriles. Hasta entonces, los caminos de herradura habían sido las únicas vías que conectaban la Sierra y el Oriente. Estos caminos requerían gastos de reparación y mantenimiento continuos, y el transporte tenía un flete elevado, por lo que no eran rentables ni contribuían al desarrollo de las regiones que conectaban. La precariedad de estos caminos había impedido, hasta entonces, llevar a cabo la colonización del Oriente y hacer efectiva la acción administrativa del Estado ecuatoriano, por lo que era necesario apostar por la construcción de vías que contribuyesen a ocupar este territorio de forma efectiva. Es así que, durante las dos primeras décadas del

---

11. Esvertit, *La incipiente provincia…*, 41-43.

12. Un acercamiento a esta problemática y a las polémicas y conflictos de intereses que generó en el país se encuentra en Natàlia Esvertit, "Caminos al Oriente. Estado e intereses regionales en los proyectos de vías de comunicación con la Amazonía ecuatoriana, 1890-1930". En *La construcción de la Amazonía andina (siglos XIX-XX)*, coord. por Pilar García Jordán (Quito: Abya-Yala, 1995), 287-356.

13. Luis A. Martínez, *Conferencia leída por el Sr. D. Luis A. Martínez miembro honorario y colaborador a la Sociedad Jurídico-Literaria* (Quito: Imp. Nacional, 1905), 4.

siglo XX, los ferrocarriles se plantearon como la mejor opción, por el rendimiento económico que se les calculaba y por oponer menores dificultades constructivas que las carreteras.[14] De hecho, se llegó a plantear la prohibición de construir caminos de herradura en beneficio de los ferrocarriles: en 1912, Francisco Andrade Marín, en calidad de encargado del poder Ejecutivo, anotó como uno de los puntos principales a deliberar en el Congreso de ese año, "la prohibición absoluta de hacer caminos de herradura en las montañas orientales y occidentales, fuera del callejón interandino, y en cambio, construcción de ferrocarriles, aunque fuesen de vía angosta".[15] Esta tendencia, no obstante, se mantendría apenas durante dos décadas, puesto que a partir de 1920, con el auge de los vehículos a motor, se desestimó la opción por los ferrocarriles y se apostó decididamente por la construcción de carreteras.

La idea de construir ferrocarriles hacia el Oriente se había planteado anteriormente, pero no se había ejecutado.[16] Pero a inicios del siglo XX diversos factores pusieron las bases para que estos proyectos tomaran protagonismo en los debates políticos. Desde la perspectiva interna, ya hemos mencionado la implementación de un programa político que incidía en las obras públicas y en la construcción de ejes de comunicación que contribuyeran a la articulación del territorio y a la construcción nacional. A lo que debemos añadir los avances y la finalización de la línea Guayaquil-Quito, como factor que contribuyó a dar coherencia a los proyectos de vías férreas al Oriente, ya que generalmente se plantearon como una continuación hacia el Oriente de la línea principal del país. En el ámbito internacional, aparte de la necesidad urgente de ocupar el territorio oriental de forma efectiva y controlar las fronteras, cabe relacionar los proyectos de ferrocarril hacia el Oriente con el impacto que tuvieron, a inicios de siglo XX, los grandes proyectos de comunicación transcontinental. Por entonces, la construcción del canal de Panamá, que culminó en 1914, alentó las expectativas de colonización y de conexión al mercado mundial en los países del litoral pacífico. La posibilidad de recibir grandes contingentes migratorios y abrir otras vías de rango transcontinental a través del Amazonas, en el marco de expansión capitalista que se registraba, contribuyó a que surgieran proyectos de gran envergadura.

---

14. Ibíd., 9-12.

15. Francisco Andrade Marín, *Mensaje del Presidente de la Cámara de Diputados del Ecuador en ejercicio del Poder Ejecutivo al Congreso Ordinario de 1912* (Quito: Imp. Nacional, 1912), 37.

16. La legislación del siglo XIX recoge varios proyectos que contemplaban la construcción de ferrocarriles al Oriente, como los de Víctor Proaño (planteado desde 1861 hasta 1895), Alonzo B. Cartlan (1877), Guillermo Federico Higginson (1878) y Russell Duane (1894).

Los proyectos de ferrocarriles hacia el Oriente

En el contexto descrito, a inicios del siglo XX se plantearon tres proyectos de ferrocarril que debían franquear la cordillera oriental y conectar la Sierra con el Oriente del Ecuador, hasta ríos navegables que daban acceso a la navegación amazónica: el ferrocarril de Ambato al Curaray, el de Riobamba al Morona y el de Puerto Bolívar al Marañón.[17] Su construcción respondía a objetivos estratégicos para la articulación del territorio y la construcción nacional, puesto que permitirían colonizar y explotar el Oriente, además de contribuir a la defensa territorial, al contrarrestar la presencia peruana en los territorios reivindicados. Cada uno de ellos abría al país grandes posibilidades:

> Con el ferrocarril del Curaray, nos pondríamos en comunicación con la extensa hoya hidrográfica del Oriente, como es el Napo y sus afluentes, y aún con parte de las regiones del Pastaza. Con la vía del Morona, aprovecharía no solo este río sino también el Pastaza y el Santiago […] El ferrocarril de Puerto Bolívar pondría en comunicación a cuatro de las más ricas provincias del Ecuador, como son El Oro, Loja, Azuay y Cañar, toda la parte del Zamora, en una palabra gran parte del Oriente, sobre todo del Santiago. Lo que quiere decir que estas tres vías tan bien distribuidas están, que con solo ellas sabríamos aprovecharnos de todo el Oriente, con lo cual el Ecuador alcanzaría tal grado de prosperidad, que le pondría a la altura de las grandes potencias americanas.[18]

A pesar de la trascendencia que tuvieron en la política nacional durante las dos primeras décadas del siglo XX, estos proyectos pasaron a segundo plano y, finalmente, se diluyeron sin llegar a construirse. En los siguientes puntos analizamos el caso del ferrocarril hacia el Curaray, recorriendo el devenir de este proyecto desde sus inicios hasta el levantamiento de la breve vía que llegó a construirse. Asimismo, esbozamos brevemente algunos aspectos de los otros proyectos.[19]

EL FERROCARRIL DE AMBATO AL CURARAY

El proyecto de ferrocarril de Ambato al Curaray suponía convertir en vía férrea el camino de Baños a Canelos por el valle del Pastaza, una de las vías

---

17. Véase el mapa 1. "Proyectos de ferrocarriles al Oriente".

18. Álvarez y Tufiño, *Informe de la misión...*, 74-75.

19. Véase Jaramillo Alvarado, *Ferrocarriles al Oriente...*; así como los estudios de J. Augusto Murgueytio, "Ferrocarril oriental Ambato-Curaray". *Nariz del Diablo* VIII, n.º 26 (1966): 63-80; y "El ferrocarril transamazónico". Ibíd., n.º 29, 30, 32 (1966): 44-45, 46-47, 74-78; Esvertit, "Caminos al Oriente...", 312-330.

tradicionales de acceso al Oriente en cuya promoción estaban interesados algunos sectores terratenientes de Tungurahua desde décadas atrás. A nivel interno, este ferrocarril completaría la articulación de las tres regiones continentales del Ecuador puesto que, cuando se inició su construcción, la línea Guayaquil-Quito avanzaba por la Sierra y su llegada a Ambato, que tuvo lugar en 1906, era un hecho inminente. Además, el ferrocarril de Ambato al Curaray pondría en comunicación la Sierra central con las regiones del Napo y del Pastaza que, con el auge de la extracción de caucho, se encontraban bajo la influencia de Iquitos y cuyo control era un reto para el Ecuador.

Recién instaurado el régimen liberal, Alfaro y Harman valoraron la construcción de varias extensiones de ferrocarril a partir de la línea Guayaquil-Quito, entre ellas un ferrocarril desde Ambato a Tabatinga, que Harman no juzgó conveniente por motivos económicos y por tratarse de una región pendiente de colonización que no produciría rendimientos económicos.[20]

Las medidas para la construcción hacia el ferrocarril al Curaray se iniciaron durante la primera presidencia de Leonidas Plaza (1901-1905), impulsadas por Luis A. Martínez, hacendado, político y escritor ambateño.[21] Desde el Ministerio de Instrucción Pública, que incluía el Oriente, Martínez promovió una activa campaña para la construcción de este ferrocarril, que traería al Ecuador grandes beneficios económicos y aseguraría el dominio territorial del Ecuador en la Amazonía.[22] Su propuesta fue respaldada por importantes personalidades, entre ellas el dominico Enrique Vacas Galindo, que ya había defendido con anterioridad la necesidad de construir una vía de Baños a Canelos.[23]

En este marco, el Congreso de 1904 aprobó un decreto autorizando al Ejecutivo a construir un ferrocarril entre Ambato, Baños y el Curaray, creando los fondos para su construcción y encargando la administración y construcción de este a la Junta Promotora del Camino al Oriente.[24] Cabe indicar

---

20. Véase carta de Archer Harman a Eloy Alfaro, 24.10.1900. Citado por Murgueytio, "Ferrocarril oriental...", 64-65; hoja volante suscrita por Radicales, *Del Pailón a Salinas* (Quito: Imp. por F. Caamaño, 1936).

21. Luis A. Martínez (1869-1909) obtuvo el nombramiento de jefe político del cantón de Ambato (1903) y el de subsecretario y posteriormente ministro de Instrucción Pública (1904-1905). Autor de escritos sobre agricultura y colonización, y de la novela *A la costa* (1904).

22. Martínez, *Conferencia...*, 12.

23. Enrique Vacas Galindo, *Conferencia acerca de la importancia del ferrocarril al Oriente dada en la Universidad de Quito* (Quito: Imp. Nacional, 1905). En su mapa de 1906 reflejó el trazado de las vías férreas que por entonces ya se habían construido o bien estaban en proyecto en el país, incluyendo el ferrocarril hacia el Curaray entre estas últimas, tal como se aprecia en el mapa 2: "Detalle del mapa de Vacas Galindo (1906)".

24. "Decreto Legislativo", 19 de octubre de 1904, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1904* (Quito: Imp. Nacional, 1905), 90-91.

que la Junta se había creado meses antes, por iniciativa de Luis A. Martínez, constituida por personalidades diversas, y que con este decreto adquirió carácter institucional. Poco después, Luis A. Martínez se desplazó a EE. UU. y contrató a los ingenieros Charles H. Moore y Walter G. Fox para que hicieran los estudios preliminares para la construcción del ferrocarril. Estos ingenieros vinieron al país en 1905 y, al año siguiente, presentaron un plano del trazado de la línea de 117 km de extensión, desde Ambato, siguiendo los ríos Ambato, Patate y Pastaza, hasta Baños y adentrándose en el Oriente hasta más allá del río Puyo. Exploraron, además, los terrenos hasta un punto navegable del río Curaray donde debería terminar el ferrocarril. Cuando se presentó el trazado de la línea, el Concejo Municipal de Pelileo manifestó su desacuerdo y solicitó que esta se modificara y se la hiciera pasar sobre el camino de Ambato a Pelileo, lo que obligaba a construir una subida hasta esta población y producía un aumento de los costos notable. En ese momento no se aceptó esta modificación.

Para emprender la construcción del ferrocarril, los fondos asignados no eran suficientes[25] y se debía recurrir al crédito externo. Por ello, en los meses siguientes se presentaron varias propuestas de contrato basadas en la concesión de terrenos baldíos en el Oriente a inversionistas extranjeros. Estas propuestas eran poco viables económicamente porque las tierras no eran garantía suficiente para el crédito ya que, al no estar colonizadas, no podían rendir beneficios sino a muy largo plazo. Además, estas propuestas se vieron envueltas en la confrontación política del momento, marcada por las divisiones en el seno del liberalismo, y contribuyeron a agitar el *antialfarismo*, especialmente en la segunda presidencia de Eloy Alfaro (1907-1911).[26] Durante la misma, sus políticas ferrocarrileras fueron fuertemente cuestionadas por la oposición, que criticaba la influencia de los grupos capitalistas extranjeros. En el caso de los contratos para construir ferrocarriles hacia el Oriente, se añadió la acusación de lesionar la soberanía nacional y entregar el territorio a los inversionistas. Sin entrar a analizarlas en detalle, por falta de espacio y de documentación suficiente, sí es interesante exponer algunos puntos respecto a las propuestas de contrato que marcaron el proyecto al Curaray en sus inicios[27] y que fueron debatidas en la Legislatura de 1907, en la cual la

25. El Decreto Legislativo de 1904 había asignado como fondos para el ferrocarril hacia el Curaray los destinados a los caminos de Ambato a Canelos y de Latacunga al Napo, los impuestos al aguardiente y el estanco del tabaco, fósforos y papel de fumar.

26. En 1905, finalizado el período presidencial de Plaza, fue sucedido por Lizardo García, quien gobernó brevemente y fue derrocado por Alfaro que retomó el poder a inicios de 1906, en representación de un sector liberal. Tras la Asamblea del mismo año, inició su segundo período como presidente constitucional.

27. Las referencias que hemos podido obtener sobre estos tres contratos proceden de

construcción de este ferrocarril se había declarado como asunto preferente.

De entrada, tras los estudios preliminares, la Junta convocó una licitación para emprender la construcción del ferrocarril, a la que se presentó una única propuesta, suscrita por Moore y Fox, los mismos ingenieros autores de dichos estudios. A base de esta propuesta, a mediados de 1906 se suscribió un contrato *ad referendum*[28] por el cual Moore y Fox llevarían a cabo la construcción de un ferrocarril de Ambato al Arajuno por el precio de 3.330.000 dólares a pagar en bonos garantizados por el Gobierno. Además, se les cedía 10.000 hectáreas de terrenos baldíos a ambos lados de la línea férrea. Pese al apoyo de la Junta, Alfaro se negó a la aprobación de este contrato por considerar que el precio kilométrico era excesivo.[29]

A mediados de 1905, el ministro Francisco J. Martínez Aguirre había firmado otro contrato con el político y diplomático liberal Abelardo Moncayo Andrade. La propuesta que dio pie a este contrato, presentada al margen de la Junta, planteaba la construcción del ferrocarril hacia el Curaray vinculada a un proyecto de colonización y explotación en el Oriente, de forma que la capitalización de recursos permitiera el pago del capital invertido para la obra. Este contrato también enfrentó impedimentos legales. Presentado a la Asamblea en 1907 para su aprobación, las comisiones legislativas que lo valoraron resolvieron que debía ser presentado previamente a la Junta, único organismo autorizado por el que debían canalizarse todos los proyectos relacionados con este ferrocarril. La Junta lo valoró negativamente, defendiendo que el único proyecto que debía llevarse a cabo era el de Moore y Fox, al cual ya se habían dedicado trabajos y gastos. Como consecuencia de esta polémica, el ministro Martínez Aguirre y la Junta entraron en duras confrontaciones.

El tercer contrato fue presentado a inicios de 1907 por el conde de Charnacé, ciudadano francés con importantes conexiones financieras que se comprometía a constituir una compañía denominada Compañía del Ferrocarril de Ambato al Oriente, en Francia, Inglaterra o EE. UU., para la construcción del ferrocarril al Curaray y la colonización de extensos territorios. Según este contrato, el Gobierno cedía a la compañía 35.000 ha de terrenos baldíos en

---

Jaramillo Alvarado, *Ferrocarriles al Oriente...*, 17-31; Eloy Alfaro, *Circular relativa al contrato Charnacé* (Quito: Imp. Nacional, 1907); y, Junta Promotora del Camino al Oriente, *A la Nación* (Quito: Imp. El Comercio, 1907).

28. Los contratos *ad referendum* eran firmados entre el contratista y un órgano institucional, pero supeditados a la decisión del siguiente Congreso, que podía modificarlos. También podían estar sujetos a estudios para determinar la posibilidad de la obra y el costo.

29. La Junta había contratado con Moore y Fox a razón de 28.000 dólares por km, en tanto el Contrato Charnacé, que por entonces ya se estaba manejando, suponía menos de 18.000 dólares por km.

pago de cada kilómetro construido desde Ambato, además de los derechos exclusivos de explotación de la línea durante 75 años. La propuesta se presentó a la Asamblea en 1907 pero no hubo tiempo de estudiarla y resolverla, por lo cual Alfaro la aprobó ad referendum, hasta que pudiera ser considerada por el siguiente congreso. Con la gestión de este contrato, el Gobierno desconoció otra vez a la junta, lo que provocó nuevos enfrentamientos en el Congreso. De hecho, Alfaro manifestó haber aprobado el Contrato Charnacé para impedir que se llevara a cabo el Contrato Moore y Fox, al que tildó de "ruinoso para el país".[30] La reacción ciudadana contra el contrato Charnacé tuvo consecuencias muy graves; personajes públicos como el arzobispo de Quito, Federico González Suárez, manifestaron su oposición y la prensa alentó la movilización en su contra. Ante la polémica generada y temiendo el estallido de una guerra civil, Alfaro retiró la propuesta.[31]

En toda esta confrontación, la junta sostuvo la legitimidad del contrato firmado con Moore y Fox y defendió sus atribuciones como único ente responsable de la construcción del ferrocarril hacia el Curaray, acusando al gobierno de Alfaro de haber actuado al margen de la ley al aprobar los contratos Martínez Aguirre-Moncayo y Charnacé. La Junta, además, denunció que la participación de compañías y capitales extranjeros en los contratos citados arrebataba la propiedad y la soberanía sobre los territorios orientales a la nación sin conducir a una verdadera colonización:

> ¿Para qué el ferrocarril al Oriente si no ha de ser para los ecuatorianos sino servidumbre de tránsito impuesta en el territorio de la República, en servicio de la hacienda con que obsequiamos al Sr. Moncayo y al conde de Charnacé, agravada con la ruina de nuestras aduanas?.[32]

Aparte de los debates en torno a los contratos, la Asamblea de 1907 reformó el decreto legislativo de 1904, asignando más fondos para la construcción del ferrocarril hacia el Curaray y reforzando el poder de la Junta.[33] Además, el nuevo decreto ordenó: "La Junta Patriótica encargada de la construcción del ferrocarril al Curaray, mandará que la línea férrea pase por la población de Pelileo, donde se establecerá una estación", medida importante por las repercusiones que tendría más tarde y que se debió a la insistencia del Concejo

30. Alfaro, *Circular...*

31. El mismo Eloy Alfaro narra los hechos relacionados con este contrato en Alfaro, "Historia del ferrocarril…", 394-395.

32. Junta Promotora, *A la Nación*, 39.

33. "Decreto Legislativo", 30 de enero de 1907, *Leyes, Decretos, Resoluciones y Acuerdos de la Asamblea Nacional de 1906-1907* (Quito: s.e., 1907), 44-46.

Municipal de Pelileo, que contaba con una representación en Quito y amplio apoyo institucional en Tungurahua.

Pero en los años siguientes, la construcción no se pudo emprender ya que los fondos destinados al ferrocarril fueron desviados a otros gastos, debido a la grave inestabilidad política interna y a la amenaza de guerra con el Perú.[34] Precisamente, la situación de alarma por la cuestión territorial registrada en 1910, avivó el debate sobre las vías de comunicación hacia el Oriente y reforzó los argumentos en favor de construir urgentemente el ferrocarril hacia el Curaray, dándole prioridad frente a cualquier otro proyecto. En este contexto el ferrocarril se identificó todavía más como obra patriótica cuya construcción era de interés nacional, y personalidades públicas manifestaron su apoyo al proyecto, entre ellas el arzobispo de Quito, Federico González Suárez: "Todos los recursos de la República deben acumularse para llevar a cabo una sola empresa, y esa debe ser la del Ferrocarril al Curaray: gastar dinero en arañar la Cordillera, abriendo por aquí y por allá caminos de herradura, es desperdiciar criminalmente el dinero y el tiempo".[35]

A finales de 1911, durante el breve período presidencial de Emilio Estrada, se intentó poner en marcha la construcción del ferrocarril. El Congreso ordenó la reorganización de la Junta encargada de su construcción, que durante un tiempo se había mantenido inactiva, a fin de que procediera a gestionar un préstamo de cinco millones de dólares, cuya amortización e intereses se pagarían con los fondos especiales destinados a este ferrocarril en 1904 y 1907.[36] Pero por entonces, se desató la guerra civil que supuso el fin del alfarismo y consolidó en el poder al sector liberal vinculado a la burguesía comercial y bancaria, dando paso al Estado oligárquico que gobernaría el país hasta 1925.[37]

Este nuevo período se inauguró con la segunda presidencia de Leonidas Plaza Gutiérrez (1912-1916). Es entonces cuando se iniciaron definitivamente las obras y lograron mantener cierta continuidad, al menos la suficiente para

---

34. En 1910, debido a la crisis territorial, se decretó que los fondos del ferrocarril hacia el Curaray se ingresaran en las tesorerías de Hacienda provinciales para destinarlos a gastos militares. Véase "Decreto Ejecutivo", 11 de mayo de 1910, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1910*, 210-211.

35. Federico González Suárez, *Ferrocarril al Curaray. Opinión decisiva* (Ambato: Imp. El Pueblo, 29 de agosto de 1910).

36. "Decreto Legislativo", 21 de septiembre de 1911, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1911* (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1912), 33-34.

37. Al final de su segunda presidencia, Alfaro fue obligado a renunciar antes de la toma de posesión de Emilio Estrada como presidente (agosto de 1911), por temor a que impidiera la sucesión. No obstante, Estrada falleció a los pocos meses de asumir el poder. Entonces, la lucha interna entre sectores liberales degeneró en una guerra civil que finalizó con el asesinato de Alfaro y sus partidarios.

construir el tramo Ambato-Pelileo del ferrocarril al Curaray, única sección que estuvo operativa durante algunos años. Para ello, el Congreso de 1912 facultó al Poder Ejecutivo para que, de acuerdo con la Junta, construyera el ferrocarril directamente o por contrato, fijando un plazo de seis meses para la iniciación de los trabajos, y asignó nuevos fondos al proyecto.[38] Se optó por la administración directa y la dirección técnica se encargó nuevamente a los ingenieros Moore y Fox. Las obras se iniciaron el 22 de abril de 1913. En este mismo año la construcción del ferrocarril se asignó al Ministerio de Obras Públicas y la Junta pasó a tener un papel consultivo, en tanto se dictaron diversos reglamentos para la organización de las obras y se reformó la financiación.[39]

La línea prevista originalmente en los estudios de Moore y Fox descendía directamente desde Ambato hacia el Oriente, lo que aseguraba el mayor ahorro económico en su construcción y posterior mantenimiento. No obstante, el Concejo Municipal de Pelileo había conseguido que en 1907 se decretara el trazado de la línea directa por esta población, por lo que el inicio de los trabajos desató el debate. De entrada, se intentó evitar el desvío de la línea a Pelileo. Fox, director técnico del ferrocarril, realizó un informe según el cual el desvío perjudicaría a la obra por su elevado precio y propuso, para salvar la situación, la construcción de un ramal desde la confluencia de los ríos Ambato y Pachanlica hasta esta población. En el mismo sentido, la junta ordenó que no se alterase el trazado original. Siguiendo estas indicaciones, se acordó construir un ramal a Pelileo, pero el Concejo Municipal de esta población continuó reclamando la construcción de una línea directa, por lo que la cuestión no quedó aquí. En 1914, un estudio del ingeniero alemán Carlos Rintelen apoyó el pedido de Pelileo y, finalmente, el Gobierno ordenó el desvío de la línea a esta población, dando cumplimiento a lo que se había acordado en 1907.[40]

Aparte del debate sobre la cuestión del desvío, la construcción del ferrocarril fue dificultosa por otros motivos. Los primeros informes de Moore y Fox expusieron las dificultades para conseguir jornaleros, por el reduci-

---

38. "Decreto Legislativo", 24 de octubre de 1912, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1912* (Quito: Imp. Nacional, 1913), 209-211.

39. En octubre de 1913 se suprimieron todas las Juntas de Obras Públicas, traspasándose sus facultades al Poder Ejecutivo. Véanse diversos decretos, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1913* (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1914), 100-101, 104-105, 116-124 y 134-136.

40. Véase mapa 3. "Plano de la sección Ambato-Pelileo del Ferrocarril al Curaray, elaborado por la Dirección General de Obras Públicas (1930)", donde se observa el descenso de Ambato a la estación Pachanlica y el ascenso que supuso construir la línea hasta Pelileo. En anexos.

do salario, así como la escasez de piedra.[41] En relación con esto, el Concejo Municipal de Pelileo ofreció al Gobierno la contribución de dos jornales de trabajo que, según la Ley de Caminos Vecinales, correspondían a los vecinos de dicho cantón, para construir una sección de la vía[42] y se comprometió también a proporcionar toda la piedra necesaria y a reembolsar al Gobierno 1.000 dólares por los trabajos de localización de la línea por Pelileo, aunque no pudo cumplir con el compromiso pactado de ceder jornaleros. Se llegó a pedir una escolta policial para apoyar al jefe político, que debía notificar los jornales obligados a los trabajadores, pero la medida no dio resultado y la escasez de mano de obra marcó el avance de los trabajos.[43]

Los durmientes del ferrocarril se encargaron en Ambato, en tanto que la mayor parte de los materiales ferroviarios se importaron de los EE. UU. El material rodante llegó a incluir 2 locomotoras, 8 plataformas y 2 carros de carga cerrados. La llegada a Ambato de las locomotoras, construidas por la empresa The Baldwin Locomotive Works de Filadelfia, causó impresión en la población y los trenes empezaron a circular en agosto de 1914, especialmente para el servicio de trabajadores y materiales, aunque más tarde se habilitó una de las plataformas como transporte de pasajeros.

Al finalizar la segunda presidencia de Plaza, en 1916, los trabajos de explanación de la vía entre Ambato y Pelileo, poblaciones situadas a 34 km de distancia, estaban casi concluidos y se habían enrielado unos 20 km de vía, desde Ambato hasta Chiquichá. Los trabajos de localización se encontraban en Las Juntas, lugar de confluencia de los ríos Patate y Chambo, habiéndose localizado 20 km de vía más allá de Pelileo. Las obras incluyeron la colocación de un gran puente de acero sobre el río Pachanlica, de 21 metros de luz.[44] La enrieladura llegó hasta Pelileo a fines de 1917. En los años siguientes el desvío fue muy criticado por el gasto que supuso y porque ya existía una carretera que conectaba Ambato con Pelileo. Además, la construcción de la vía a Pelileo provocó un retraso muy grande en los trabajos, desvirtuó el

41. Véase informe de Walter G. Fox, director de la obra del Ferrocarril de Ambato al Curaray, Ambato, 01 de julio de 1913. En *Informe que..., Ministro de lo Interior, Municipalidades, Policía, Obras Públicas, etc., presenta a la Nación en 1913*, Modesto A. Peñaherrera (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1913), 434.

42. "Decreto Ejecutivo", 28 de noviembre de 1914, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1914* (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1914), 93-94.

43. Véase informe de Carlos Egas Valdivieso, superintendente inspector del Ferrocarril al Curaray, Ambato, 31.05.1915. En *Informe que..., Ministro de lo Interior, Municipalidades, Policía, Obras Públicas, etc., presenta a la Nación en 1915*, Modesto A. Peñaherrera (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1915), 313-315.

44. Los informes de Modesto A. Peñaherrera, ministro de Obras Públicas y responsable de la construcción del ferrocarril al Curaray durante la segunda presidencia de Plaza, dan cuenta de los avances de esta obra entre 1912 y 1916.

objetivo principal del proyecto, que era hacer llegar el ferrocarril al Oriente, y lo despojó de su carácter de obra *nacional*, al haberse priorizado intereses locales.[45]

Debido, precisamente, a la lentitud y retraso de los trabajos, se planteó construir un camino de herradura desde Baños a Canelos, siguiendo el trazado de la línea férrea proyectada, sin descartar que esta trocha pudiera ser utilizada, más adelante, como lecho para el ferrocarril. Con ello, se pretendía agilizar la entrada al Oriente, puesto que las obras apenas habían llegado a las puertas de Pelileo, e incrementar el escaso rendimiento de la línea mediante el transporte de producciones desde el Oriente. Con este objetivo, en 1917 se decretó destinar parte de los fondos del ferrocarril hacia el Curaray a la reparación del camino de herradura entre Baños y El Mirador y a la construcción de una trocha ferrocarrilera desde El Mirador a El Puyo, quedando estas obras bajo la dirección de la Superintendencia del Ferrocarril al Curaray.[46] En los años siguientes, la escasez de fondos apenas permitió realizar el mantenimiento del escueto tramo de línea en funcionamiento entre Ambato y Pelileo, en tanto que la construcción del tramo de Pelileo a Baños no avanzó.

El ferrocarril de Ambato al Curaray sería definitivamente reemplazado por otras propuestas a partir de la década de 1920, debido a los profundos cambios en las políticas viales que tuvieron lugar en el país. Por entonces, diversos factores llevaron a cuestionar la política ferrocarrilera que se había desarrollado desde los inicios del período liberal y a optar decididamente por la construcción de caminos y carreteras en detrimento de los ferrocarriles.[47] Además, en estos años, la explotación petrolera en el Oriente condicionó las políticas viales adoptadas sobre esta región.

Así, a inicios de la década de 1920, el gobierno firmó diversos contratos con la Leonard Exploration Company, por los cuales esta empresa llevaría a cabo obras de exploración y explotación de hidrocarburos en la región oriental, construyendo vías de acceso. Por uno de estos contratos, suscrito en 1923, la Leonard construiría una serie de vías de comunicación, entre ellas la prolongación del ferrocarril desde Pelileo hasta Baños, un camino de herradura desde Baños hasta Mera y otro desde Mera hasta la población

---

45. Véase informe de J. Gómez Gault, director general de Obras Públicas, Quito, 20 de septiembre de 1917. En *Anexos de Obras Públicas al Informe presentado a la Nación por el Ministro de Obras Públicas, 1916-1917*, José María Ayora (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1917), 259-263.

46. "Decreto Legislativo", 19 de octubre de 1917, *Anuario de Legislación ecuatoriana, 1917* (Quito: Imp. y Enc. Nacionales, 1918), 171-172.

47. Analizado por Clark, *La obra redentora*, 202-205. La documentación oficial sobre obras públicas en esta época da buena cuenta de ello.

de Napo.[48] Pero una vez explorado el terreno, la Leonard planteó que era más conveniente construir una carretera de Ambato a Mera, y un camino de herradura desde Mera hasta el Napo y, de acuerdo con ello, el Gobierno y la Leonard suscribieron un nuevo contrato en 1926,[49] que supuso la congelación definitiva del proyecto al Curaray.

Los contratos con la Leonard se firmaron en un contexto en el cual las líneas férreas enfrentaban una competencia cada vez mayor de caminos y carreteras, puesto que, frente al auge creciente de los vehículos de transporte a motor, el sistema ferroviario era, en gran parte, deficitario y el deterioro de las vías requería de grandes inversiones para su reparación. Se plantearon diversas reformas, entre ellas el desmantelamiento de las vías que constituían una carga económica sin rendir beneficios ni contribuir al fomento de las zonas que atravesaban. La línea de Ambato a Pelileo solo prestaba servicio algunos días a la semana y no cubría los gastos de operación, y era necesaria una inversión para la renovación de los durmientes. Por ello, a partir de los años treinta, se planteó levantar sus rieles por el lastre que suponía su mantenimiento y convertir su trocha en una carretera. Desde diversos ámbitos se levantaron voces de oposición que defendían la recuperación del proyecto al Curaray, argumentando de nuevo sus potencialidades económicas y su importancia para la defensa nacional.[50] En 1939 se decretó el levantamiento de los rieles, debiéndose invertir el producto de su venta en la construcción de la carretera Ambato-Curaray, que llevaría el nombre de Luis A. Martínez.[51] No obstante, este decreto tuvo que ser revocado debido a la oposición regional que suscitó en Tungurahua. El levantamiento de los rieles se decretó nuevamente en 1942, disponiéndose que fueran vendidos para ser utilizados en la sección Tambo-Biblián del ferrocarril Sibambe-Cuenca,[52] como finalmente sucedió.

---

48. Los contenidos del contrato del 01 de marzo de 1923 constan en Clemente N. Ponce, *Informe del Ministerio de Relaciones Exteriores 1922-1923* (Quito: Tall. Tip. Nacionales, 1923), 300-305.

49. Contrato fechado el 16 de marzo de 1926. Referencias en J. G. White, *Informe de la Dirección General de Obras Públicas, 1926-1930*, 45.

50. Ecuatorianos, *Lo que opina la prensa. Ante el proyecto de destruir el ferrocarril al Curaray* (s.l.: s.e., 1936).

51. Según Murgueytio, "Ferrocaril oriental...", 80.

52. El presidente Arroyo del Río autorizó al Ministerio de Obras Públicas para proceder a dicho levantamiento. "Decreto Ejecutivo", 9 de noviembre de 1942, *Registro Oficial* 671, Quito, 21 de noviembre de 1942, 4234.

OTROS PROYECTOS DE FERROCARRILES HACIA EL ORIENTE

En el Ecuador de principios de siglo se plantearon otras propuestas de ferrocarriles hacia el Oriente, como el de Riobamba al Morona y el de Puerto Bolívar al Marañón, sobre las cuales exponemos un breve esbozo.

La propuesta de ferrocarril de Riobamba al Morona suponía la construcción de una vía que conectase la provincia de Chimborazo con el Marañón, atravesando la región de los ríos Santiago y Morona. Sus antecedentes se encuentran en el camino de Riobamba a Macas y al alto Morona a través del cual las producciones locales del área de Macas (tabaco, canela y cascarilla) salían a la Sierra desde tiempos coloniales.

El ferrocarril de Riobamba al Morona fue objeto de la atención institucional en el breve período entre 1911-1912, en un contexto de gran inestabilidad política interna y de alarma ante la presencia de agentes del Perú en la región bañada por el Santiago y el Morona. En este marco, los gobiernos de Emilio Estrada y Carlos Freile Zaldumbide intentaron tomar posiciones en esta región. Así, a finales de 1911 se creó la Intendencia General para el Sur del Oriente en Macas, con jurisdicción sobre los cantones de Pastaza, Santiago y Zamora y se decretó la construcción de un camino de herradura de Riobamba a un punto navegable del Morona.[53] Precisamente, en relación con este último decreto, se realizaron varias expediciones con el objetivo de establecer la ruta más conveniente, como la de Federico Páez, director de Obras Públicas o la de Luis G. Tufiño y Eudófilo Álvarez, ambas en 1912.[54]

El principal promotor del proyecto Riobamba al Morona fue, precisamente, Eudófilo Álvarez,[55] quien, en el momento de mayor auge de los proyectos de ferrocarril al Oriente, planteó la construcción de una vía férrea que conectase Riobamba, una de las principales estaciones del ferrocarril Guayaquil-Quito, con un punto navegable del Morona, proporcionando al país una salida al Amazonas. Álvarez presentó este ferrocarril como prioritario entre las vías férreas al Oriente por ser el más económico, por su proximidad a la

---

53. "Decretos Ejecutivos", 18 de octubre de 1911 y 15 de diciembre de 1911, *Anuario de Legislación Ecuatoriana, 1911*, 239-241 y 77-78.

54. Véase Álvarez y Tufiño, *Informe de la misión...*; *Ferrocarril y carretero desde Riobamba hasta el río Morona por el pueblo de Pungalá, el río Sangay y Sevilla del Oro. Comunicación del Pacífico con el Atlántico* (s.l.: Imp. y Lib. Nacional de T. G. Zapatier, 1912).

55. Eudófilo Álvarez (1876-1917), relacionado con diversas sociedades orientalistas, desempeñó los cargos de intendente general del Sur del Oriente y jefe político del cantón Morona Santiago, y realizó diversas exploraciones. Autor de la novela *Zapikia y Nanto*, inspirada en la figura de Víctor Proaño, político liberal y explorador orientalista que fue precursor del proyecto de Riobamba a Morona en el siglo XIX.

cordillera y por la navegabilidad del Morona. Además, la presencia peruana en las cabeceras de este río y el riesgo de invasión en Macas convertían a esta vía en la más urgente.[56] No obstante, el proyecto perdió interés cuando, en la segunda presidencia de Plaza, se priorizó la construcción del ferrocarril hacia el Curaray. Los promotores del proyecto Riobamba al Morona, no obstante, continuaron promoviendo una carretera que cubriera el mismo trayecto, con posibilidades de articularla con el ferrocarril de Puerto Bolívar al Marañón.

La propuesta del ferrocarril de Puerto Bolívar al Marañón, también conocido como Transamazónico, se planteó a inicios del siglo XX, vinculada a las reivindicaciones viales de las provincias australes y a la necesidad de contar con un ferrocarril *de frontera* como instrumento para el control de la soberanía territorial, en tanto su recorrido se acercaba a la frontera con el Perú. Con anterioridad, ya se habían planteado algunas propuestas de ferrocarriles en la zona austral para conectar Puerto Bolívar con poblaciones de El Oro, Cuenca o Loja, las cuales, dado el contexto internacional de creciente interés por la Amazonía, se extendieron, ahora, hasta el territorio oriental, proporcionando además una salida navegable al Amazonas.

La construcción del ferrocarril Transamazónico se planteó vía Cuenca y Paute, o por Loja y Zamora. Entre 1911 y 1913 se firmaron varios contratos con el ciudadano francés Julian Fabre[57] para el estudio de la vía más adecuada y la construcción de este ferrocarril, el cual se propuso, finalmente, como una línea Puerto Bolívar-Zaruma-Loja-Marañón. No obstante, en los años siguientes, el proyecto se encalló debido a obstáculos diversos, que incluyeron una campaña de desprestigio contra Fabre orquestada por los notables azuayos que impidieron avanzar la propuesta. Finalmente, a inicios de los años 20, el gran proyecto del Transamazónico quedó limitado a la construcción de una escueta vía angosta hasta el río Amarillo, en El Oro, que beneficiaba exclusivamente la actividad minera en Portovelo, aunque su construcción siguió siendo reivindicada por sectores regionales lojanos.[58]

Una nota final

El análisis de las propuestas para la construcción de ferrocarriles hacia el Oriente pone de manifiesto algunas de las limitaciones que enfrentó el

56. Álvarez y Tufiño, *Informe de la misión...*, 105.

57. Anteriormente hemos visto que Julian Fabre fue el promotor de la Compañía Franco-Holandesa para llevar a cabo un proyecto de colonización en las cabeceras del Morona.

58. Véase Jaramillo Alvarado, *Ferrocarriles al Oriente...*; Murgueytio, "El ferrocarril transamazónico".

proceso de construcción nacional en el Ecuador a inicios del siglo XX, destacando entre ellas la escasez de fondos, la inestabilidad política y los intereses regionales. Estos factores, junto a los desafíos del factor geográfico en sí mismo, hicieron inviable la construcción de unos ferrocarriles que hubieran contribuido a la articulación territorial del país.

Debido a la escasez de fondos, la construcción de los ferrocarriles hacia el Oriente requería la participación de capitales extranjeros y la concesión de terrenos baldíos a las compañías inversoras. En esta lógica, inevitable en el contexto de modernización del país, el riesgo de lesionar la soberanía nacional con la cesión de tierras generó fuertes tensiones en cuanto a las estrategias adecuadas para conseguir la ocupación efectiva del territorio oriental y su articulación con el resto del país, elementos imprescindibles en el proceso de construcción nacional, y contribuyó a incrementar la inestabilidad política.

Además, el proceso de construcción nacional entró en contradicción con los intereses regionales y locales. Hemos visto que los ferrocarriles hacia el Oriente se situaron, al menos entre las dos primeras décadas del siglo XX, y especialmente en los años inmediatos a la emergencia fronteriza de 1910, en el centro de los debates políticos, adquiriendo la categoría de obras necesarias en el proceso de construcción nacional. El discurso generado para su promoción planteaba que eran obras de carácter *nacional*, en el sentido de que no beneficiaban únicamente a los territorios que conectaban sino a toda la República; y que *salvarían* al país, procurando beneficios económicos, sociales, políticos, etc. No obstante, la rivalidad regional entre las diferentes propuestas y la incidencia alcanzada por los intereses locales en su implementación, como el desvío al Pelileo en la línea al Curaray, muestran que estos ferrocarriles fueron también una expresión de la regionalización política. Las tensiones entre lo nacional y lo regional ponen en evidencia las limitaciones políticas, aparte de las económicas, que enfrentaba el país para asumir y llevar adelante proyectos comunes necesarios para la construcción nacional.

Fuentes y bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

Alfaro, Eloy. *Circular relativa al contrato Charnacé*. Quito: Imprenta Nacional, 1907.
Anuario de Legislación Ecuatoriana. 1904. Quito: Imprenta Nacional, 1905.
_____. 1910. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1911.
_____. 1911. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1912.
_____. 1912. Quito: Imprenta Nacional. 1913.
_____. 1913. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1914.
_____. 1914. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1914.
_____. 1917. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1918.
Álvarez, Eudófilo y Luis G. Tufiño. *Informe de la misión científica Tufiño-Álvarez enviada por el gobierno a las regiones de Macas*. Quito: Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1912.
Andrade Marín, Francisco. *Mensaje del Presidente de la Cámara de Diputados del Ecuador en ejercicio del Poder Ejecutivo al Congreso Ordinario de 1912*. Quito: Imprenta Nacional, 1912.
Ayora, José María. *Anexos de Obras Públicas al Informe presentado a la Nación por el Ministro de Obras Públicas, 1916-1917*. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1917.
Ecuatorianos. *Lo que opina la prensa. Ante el proyecto de destruir el ferrocarril al Curaray*. S.l.: s.e., 1936.
Ferrocarril y carretero desde Riobamba hasta el río Morona por el pueblo de Pungalá, el río Sangay y Sevilla del Oro. Comunicación del Pacífico con el Atlántico. S.l.: Imprenta y Librería Nacional de T. G. Zapatier, 1912.
González Suárez, Federico. *Ferrocarril al Curaray. Opinión decisiva*. Ambato: Imprenta El Pueblo, 29 de agosto de 1910.
Junta Promotora del Camino al Oriente. *A la Nación*. Quito: Imprenta El Comercio, 1907.
Leyes, Decretos, Resoluciones y Acuerdos de la Asamblea Nacional de 1906-1907. Quito: s.e., 1907.
Martínez, Luis A. *Conferencia leída por el Sr. D. Luis A. Martínez miembro honorario y colaborador a la Sociedad Jurídico-Literaria*. Quito: Imprenta Nacional, 1905.
Peñaherrera, Modesto A. *Informe que..., Ministro de lo Interior, Municipalidades, Policía, Obras Públicas, etc., presenta a la Nación en 1913*. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1913.
_____. *Informe que..., Ministro de lo Interior, Municipalidades, Policía, Obras Públicas, etc., presenta a la Nación en 1915*. Quito: Imprenta y Encuadernaciones Nacionales, 1915.
Ponce, Clemente N. *Informe del Ministerio de Relaciones Exteriores 1922-1923*. Quito: Talleres Tipográficos Nacionales, 1923.
Radicales. *Del Pailón a Salinas*. Quito: Impreso por F. Caamaño, 1936.
Registro Oficial 671, Quito, 21 de noviembre de 1942.

Vacas Galindo, Enrique. *Conferencia acerca de la importancia del ferrocarril al Oriente dada en la Universidad de Quito*. Quito: Imprenta Nacional, 1905.

_____. *Mapa geográfico-histórico de la República del Ecuador por el R.P. Fray ... de la Orden de Predicadores*. París: Imp. A. Gentil y Henri Barrére, 1906. http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=423410.

Villavicencio, Manuel. *Geografía de la República del Ecuador*. Nueva York: Imprenta de R. Craighead, 1858.

White, J. G. *Informe de la Dirección General de Obras Públicas, 1926-1930*. Quito: Talleres Tipográficos Nacionales, 1930.

FUENTES PRIMARIAS PUBLICADAS

Alfaro, Eloy. "Historia del ferrocarril Guayaquil-Quito". En *Narraciones históricas*, 367-414. Quito: Corporación Editora Nacional, 1992.

Jaramillo Alvarado, Pío. *Ferrocarriles al Oriente. De Ambato al Curaray. De Machala a Cuenca. De Puerto Bolívar por Loja al Marañón*. Quito: Editorial Quito, 1922.

Murgueytio, J. Augusto. "El ferrocarril transamazónico". *Nariz del Diablo* VIII, n.º 29, 30, 32 (1966): 44-45, 46-47, 74-78.

_____. "Ferrocarril oriental Ambato-Curaray". *Nariz del Diablo* VIII, n.º 26 (1966): 63-80.

FUENTES SECUNDARIAS

Ayala Mora, Enrique. *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana*. 2.ª ed. Quito: Taller de Estudios Históricos / Corporación Editora Nacional, 1994.

_____. "Presentación". En *El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito*, editado por María Pía Vera, 9-17. Quito: FONSAL, 2008.

Clark, Kim. *La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador / Corporación Editora Nacional, 2004.

Deler, Jean-Paul. *Ecuador. Del espacio al Estado nacional*. Quito: Banco Central del Ecuador, 1987.

Esvertit, Natalia. *La incipiente provincia. Amazonía y Estado ecuatoriano en el siglo XIX*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador / Corporación Editora Nacional, 2008.

_____. "Las políticas del liberalismo ecuatoriano sobre el Oriente: Articulación y control del territorio a través de la legislación (1895-1925)". En *Lo que duele es el olvido. Recuperando la memoria de América Latina*, coordinado por Pilar García Jordán, Jordi Gussinyer, Miguel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras, et al., 257-69. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998.

_____. "Caminos al Oriente. Estado e intereses regionales en los proyectos de vías de comunicación con la Amazonía ecuatoriana, 1890-1930". En *La construcción de la Amazonía andina (Siglos XIX-XX)*, coordinado por Pilar García Jordán, 287-356. Quito: Abya-Yala, 1995

Taylor, Anne Christinne. "El Oriente ecuatoriano en el siglo XIX: 'el otro litoral' ". En *Historia y región en el Ecuador, 1830-1930*, editado por Juan Maiguashca, 17-67. Quito: Corporación Editora Nacional / FLACSO / CERLAC / IFEA, 1994.

Anexos

Mapa 1. Proyectos de ferrocarriles hacia el Oriente

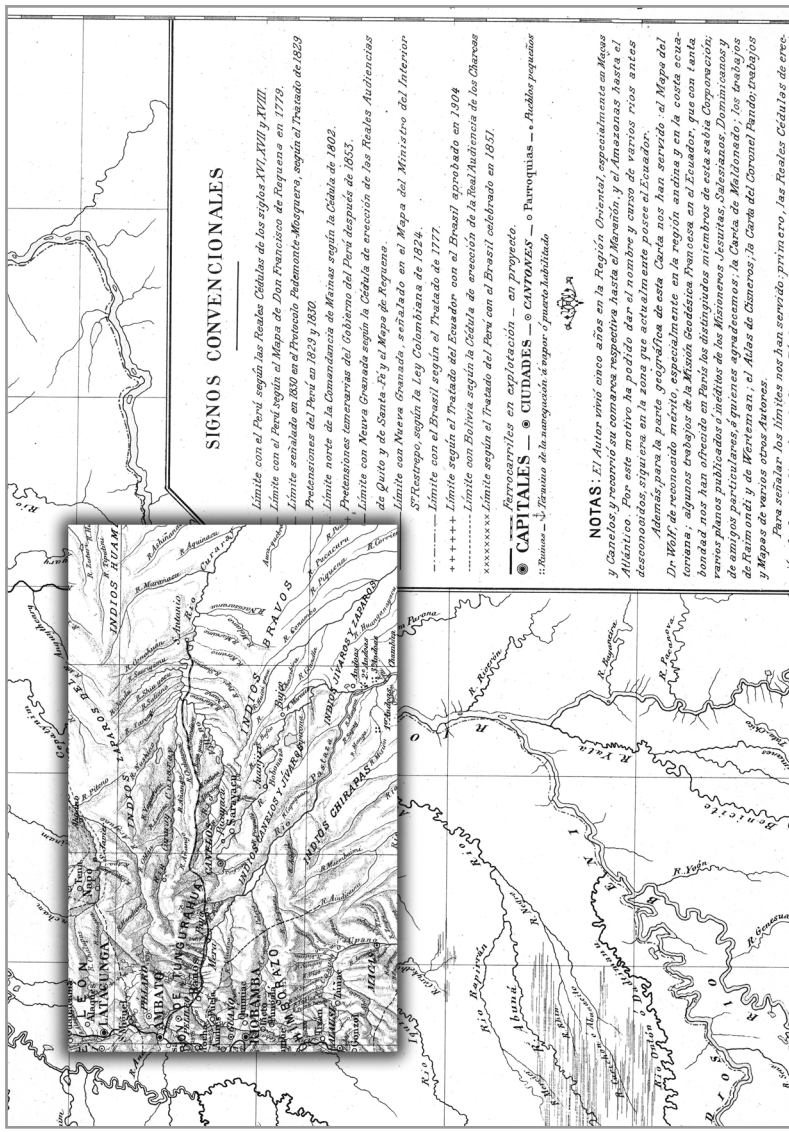
Fuente: Elaboración propia

Ferrocarril Guayaquil-Quito

Proyectos de Ferrocarriles al Oriente

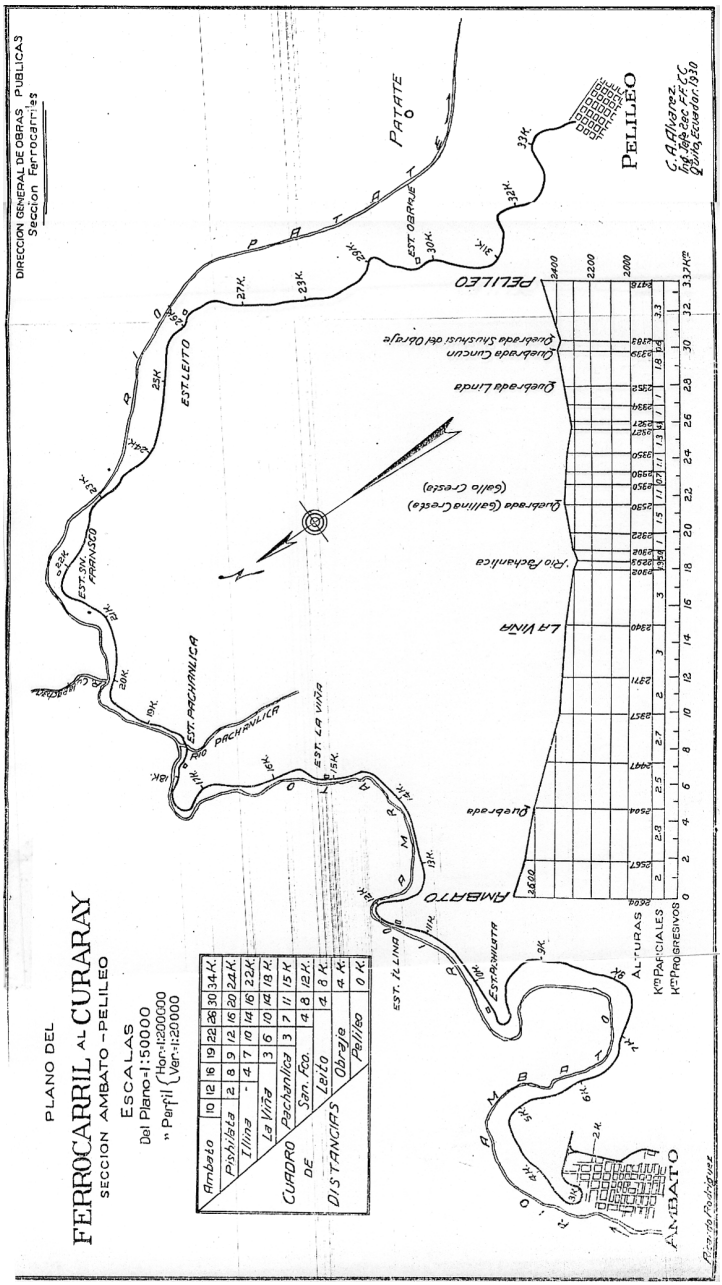
Esquema de los trazados de los tres proyectos ferroviarios planteados en el Ecuador a inicios del siglo XX para conectar la Amazonía con el resto del país. Cada una de las propuestas se formuló de diferentes formas a lo largo de este período, variando los puntos que debían conectarse en su trazado o incluso la propia denominación de la vía. Fuente: elaboración propia.

Mapa 2. Detalle del mapa de Vacas Galindo (1906)



Muestra el trazado del proyecto de ferrocarril al Curaray, conectando Ambato, Baños, Mera, Puyo y San Antonio del Curaray.
Fuente: Enrique Vacas Galindo, Mapa geográfico-histórico de la República del Ecuador por el R.P. Fray Enrique Vacas Galindo de la Orden de Predicadores (París: Imp. A. Gentil y Henri Barrére, 1906), http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=423410 (consultado marzo 2015).

Anexo 3. Plano de la sección Ambato-Pelileo del Ferrocarril al Curaray elaborado por la Dirección General de Obras Públicas (1930)



Muestra las distancias entre las estaciones del trayecto Ambato a Pelileo, así como el perfil de la ruta; descendiendo desde Ambato al río Pachanlica y el posterior ascenso hasta Pelileo.

Fuente: J.G. White, Informe de la Dirección General de Obras Públicas, 1926-1930 (Quito: Tall. Tip. Nacionales, 1930).