

RIOBAMBA Y EL FERROCARRIL. NUEVAS DINÁMICAS DE INTERCAMBIO REGIONAL EN EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XX

Franklin Cepeda Astudillo

Escuela Superior Politécnica del Chimborazo, ESPOCH

RESUMEN

Este artículo analiza los conflictos que produjo el paso del ferrocarril por Riobamba. Describe la lucha por la rectificación de la vía férrea, que enlazaba las ciudades de Guayaquil y Quito, y subraya las pugnas y aspiraciones locales relacionadas con el nuevo medio de transporte. Señala las reacciones de la opinión pública riobambeña, expuestas en su prensa local, y las posturas tanto de los gobiernos como de la empresa que construyó la obra. Además, estudia las consecuencias que se derivaron del paso del ferrocarril: la ampliación del mercado interno como consecuencia del incremento del comercio interregional, el desarrollo de los poblados situados a lo largo del trazado ferroviario y la aceleración del intercambio de personas y bienes.

PALABRAS CLAVE: Riobamba, ferrocarril trasandino, opinión pública, Eloy Alfaro, Archer Harman, intercambio regional, modernización, siglo XX.

ABSTRACT

This article analyzes the conflicts that the passage of the railway through Riobamba provoked. It describes the struggle for the rectification of the railway that linked the cities of Guayaquil and Quito, and underlines the local conflicts and aspirations related with the new means of transport. The study indicates the reactions of Riobamban public opinion exposed in its local press, and the positions of both the government and the company that constructed the railway. In addition, it studies the consequences that stemmed from the passage of the railroad: the expansion of the internal market as a result of the increase of interregional trade, the development of the settlements situated along the route of the railway and the acceleration of interchange of persons and goods.

KEY WORDS: Riobamba, trans-Andean railway, public opinion, Eloy Alfaro, Archer Harman, regional interchange, modernization, 20th century.

INTRODUCCIÓN

La Revolución Liberal ecuatoriana provoca cambios fundamentales en el país: cambia el modo en que se desarrollan las relaciones entre la Iglesia y el Estado; la misma conformación del Estado y sus dependencias sufre una profunda transformación y da lugar a la expedición de leyes progresistas en el ámbito económico, introduce reformas sustanciales en el sistema educativo y su administración, redefine las condiciones del endeudamiento externo del Ecuador de entonces y, de forma antes no registrada, da lugar a la construcción de obras públicas entre las que el ferrocarril trasandino ocupa un sitio de especial importancia: posibilita la integración de un país hasta entonces disperso, pobremente comunicado, insuficientemente abastecido de alimentos y mercaderías y evidentemente limitado al objetivo de proyectar la idea de nación en el imaginario de sus habitantes, tanto como para constituirse en “un paso decisivo para articular la geografía de un país que, a duras penas, alcanzaba a mantener su nombre como elemento unificador”.¹ Su entrada en funcionamiento constituye, pues, una de las principales conquistas modernizadoras de la Revolución Liberal ecuatoriana aunque, en la historia de las obras públicas en Ecuador, es una de las empresas que requirió de mayor tiempo entre los iniciales estudios para su construcción y su entrada en funcionamiento; entre los primeros intentos por comenzar la obra y su terminación, median más de cuatro décadas de proyectos inconclusos y faltos de financiamiento, avances lentos, airados reclamos contra el Gobierno y la Compañía, así como abruptas y frecuentes suspensiones de las obras. La primera parte de este estudio pone en evidencia los conflictos y dificultades del paso de la línea férrea por Riobamba como estación central, remarcando la participación de sus ciudadanos organizados en la lucha por la consecución de dicho objetivo; la segunda parte enfoca someramente, algunos aspectos de la nueva dinámica del intercambio regional con relación a la entrada en funcionamiento del ferrocarril entre Durán y Riobamba.

1. Bruno Andrade Andrade, “Reseña de una década que forjaría historia”, en *Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador (BCE), 1987, p. 23.

PUGNAS EN TORNO AL PASO DEL FERROCARRIL POR RIOBAMBA

“La construcción de una carretera (y antes, la del ferrocarril) —señala Alain Dubly— no deja indiferentes a los pueblos aledaños. El trazado de la vía nueva o modificada es sometido a la presión de poderosas y divergentes fuerzas de atracción, ruidosas u ocultas, que se resuelve en la satisfacción de los intereses de unos en contra de la esperanza de otros”;² así, pese a que desde fines del siglo XIX Ecuador sentía cada vez con más fuerza la necesidad de transportes veloces, modernos, seguros y económicos, la construcción del ferrocarril afrontó severas dificultades. Estas comprenden cuestionamientos técnicos —más de una vez justificados—, la necesidad de vencer una geografía especialmente anfractuosa, las condiciones malsanas de algunos de los tramos en que se desarrollaba la obra, la escasez de trabajadores dispuestos a prestar su servicio en condiciones climáticas adversas, los derrumbes que, en cuestión de minutos, sepultaban lo avanzado durante varios meses de trabajo, la insuficiencia de recursos económicos y, especialmente, las agudas trabas originadas en la oposición a la obra, dadas las conflictivas circunstancias políticas en que tuvo lugar su construcción.

Los progresos en materia de obras ferroviarias no fueron mayores en el siglo XIX, no obstante “Las negociaciones del ferrocarril fueron la columna vertebral del debate político y motivo de la definición de las tendencias más importantes de la época”.³ Para Jean Paul Deler ésta es

(...) una época en que culminaron las tensiones regionalistas, el papel del ferrocarril en la consolidación de la unidad del Ecuador parece haber sido mucho más considerable que en las grandes repúblicas andinas vecinas. Y no es una casualidad si las dos figuras más grandes del caudillismo de la época, Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro fueron, uno iniciador y otro el gran realizador de la política ferroviaria ecuatoriana. La línea del ferrocarril les pareció la modalidad técnica indispensable para la articulación eficaz de dos grandes regiones —Costa y Sierra—, de los dos polos urbanos —Guayaquil y Quito— constitutivos de una joven nación todavía frágil.⁴

De modo que, si de un flanco no faltaron sectores tenazmente opuestos a la construcción de lo que consideraban un “elefante blanco”, incluso por

2. Alain Dubly, *Los poblados del Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1990, p. 61.

3. Enrique Ayala Mora, *Lucha política y origen de los partidos en Ecuador*, Quito, Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), 1978, p. 218.

4. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, Quito, BCE, 1987, p. 197.

medio de duras campañas de prensa, tampoco estuvieron ausentes los grupos o individuos que, impulsados por su fanatismo religioso o por prejuicios insuficientemente justificados, vieron en el ferrocarril un elemento que serviría para difundir el ateísmo, el pensamiento liberal,⁵ la masonería o aun para facilitar la penetración de los intereses norteamericanos⁶ e ingleses. Esto último en atención a la nacionalidad de sus constructores y la procedencia de los fondos que permitieron llevar a cabo la construcción de la obra.⁷

Banqueros y comerciantes, si bien podían verse favorecidos por la construcción del ferrocarril, mostraban también un rechazo basado en la necesidad de renegociar la deuda externa incrementando los impuestos al comercio internacional para recaudar fondos destinados a financiar su construcción. Igualmente, los latifundistas serranos se oponían en consideración a las consecuencias del endeudamiento externo y a la alteración en las relaciones de producción en los mercados regionales por la realización del proyecto.

5. El periódico riobambeño *Los Andes*, en su edición correspondiente al 2 de febrero de 1917, cuando gracias al servicio del ferrocarril empezó a circular una mayor cantidad de libros, publicaciones y periódicos en las poblaciones a las que servía, trae la siguiente nota: "Palabras que no ofenden. Personas que merecen crédito, nos han informado que un reverendo padrecito, en un sermón que predicó hace pocos días en la iglesia de Cajabamba, lanzó una serie de palabras descomedidas e insultos groseros contra las personas que leen los diarios porteños 'El Telégrafo' y 'El Guante' porque dizque dichos periódicos son de propaganda liberal y por lo tanto deben ser desechados de todos los hogares cristianos, debiendo ser leídos solo *El Mensajero del Corazón de Jesús, El Observador, el Boletín Catequístico, La Corona de María*, etc. ¡Fanatismo el del padrecito!" Con respecto a la rectificación de la línea a Riobamba, vale señalar que la Iglesia Católica tuvo un comportamiento un tanto sinuoso y contradictorio: si en un principio se mostró opuesta, para el 23 de diciembre de 1917, Ulpiano Pérez Quiñónez, obispo de Riobamba, emite una Circular dirigida a los "Venerables Señores Curas de la Diócesis" instándolos a colaborar para la rectificación de la Línea Férrea. Félix Flor, por su parte, se refiere a las postergaciones que sufrió la obra en razón de ideas religiosas como elemento "(...) para dar una idea aproximada del triste concepto en que se la tenía por parte de los eternos rezagados de la civilización", en Félix Flor, *Páginas de Historia Contemporánea: la rectificación de la línea férrea de Riobamba*, Riobamba, Imprenta y Librería Nacional, 1924, p. 10.

6. Cuando la prensa de inicios de siglo se refiere a la Guayaquil & Quito Railway Co., frecuentemente carga las tintas en las deficiencias del servicio que presta, en los problemas y retrasos que conspiran contra la realización de las obras. Muy a menudo usa frases como "denigrante opresión de los súbditos del Tío Sam", en *Los Andes*, 5 de diciembre de 1917. Al contrario de esto, el 18 de Agosto 1901, de acuerdo a documentos pertenecientes al Archivo Municipal de Riobamba, un particular cuyo nombre es ilegible, se refiere al conocimiento del inglés como una necesidad inaplazable en razón del esperado arribo del tren y en atención a que este está siendo construido por un sindicato norteamericano.

7. En la petición de Archer Harman de "solicitar del Gobierno de 500 a 2.000 soldados para la protección de nuestros empleados", en carta dirigida a Eloy Alfaro informándole sobre la posibilidad de realizar los estudios y posterior construcción de un tren al oriente, se entrevé un importante indicador de las dificultades que debía enfrentar la Compañía del Ferrocarril para el desarrollo de sus tareas. Carta transcrita por Roberto Crespo Ordóñez, en *Historia del ferrocarril del Sur*, Quito, Imprenta Nacional, 1933, p. 104.

Uno de los mayores temores sentidos era el encarecimiento y la fuga de mano de obra campesina y la elevación en los precios de productos en los sitios donde arribara el ferrocarril. Otros latifundistas temían ver “cerceadas” sus propiedades, tal el caso de la hacienda San Rafael, en Chimborazo sitio en el que, posteriormente, se estableció la estación ferroviaria Mancheno. Rafael Mancheno, propietario de dicha hacienda y amigo personal de Eloy Alfaro, en su oposición a que el tren pasara por su propiedad, estuvo a punto de victimar a los constructores H. Somer y Daze John, quien perdió una pierna a consecuencia de un balazo infringido por Mancheno,⁸ en uno de los varios incidentes que requirieron la intervención personal de Alfaro. En el caso citado, vale anotar que fue preciso trasladar los campamentos para la construcción hasta la hacienda Los Ángeles.

Considerando que Guayaquil y Quito, ya desde el siglo XIX, constituían las primeras ciudades del Ecuador, una de las principales finalidades del proyecto ferroviario fue el establecer un medio de transporte rápido, moderno e idealmente económico entre estos polos de desarrollo. Guayaquil, por su condición portuaria, y Quito, como capital de la República, requerían del tren para el establecimiento de relaciones comerciales cada vez más complejas. Para Alfaro, el tren no solo era una obra necesaria para el afianzamiento de la unidad nacional; estaba llamado a ser un instrumento fundamental para el fomento del comercio, la agricultura y la industria, factores claves para el robustecimiento integral de la economía ecuatoriana.

Mientras en Quito, entre el Congreso y la Presidencia tenían lugar airadas discusiones a favor y en contra de la construcción del ferrocarril, las ciudades por donde éste habría de pasar registraban también enconados enfrentamientos. Desde entonces, en términos generales, se vio en el ferrocarril un factor de crecimiento y desarrollo del cual no cabía sino beneficiarse. A la espera de este beneficio estarían intereses particulares muy concretos, pero también “grupos patrióticos” o de “notables” que, día a día, interponían sus gestiones, escritos o movilizaciones a fin de alcanzar del tren el mayor provecho posible para sus respectivas jurisdicciones. Tal fue el caso de Riobamba, ciudad por la que pasaría la línea férrea aunque “A trueque de varias concesiones que el Gobierno del Ecuador hizo a la Guayaquil & Quito Railway Co., para que se le permitiera aumentar las gradientes en varias secciones y rectificar trabajos provenientes de las insuficiencias de los estudios de localización (...)”.⁹

8. Alfredo Maldonado Obregón, *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron, 1856-1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977, p. 115.

9. Félix Flor, *Páginas de Historia*, p. 17.

A fines del siglo XIX llega a Ecuador el Ingeniero Shunk con el objetivo de inspeccionar las obras del ferrocarril.¹⁰ Tras una exploración realizada junto a un grupo, en gran parte compuesto por riobambeños, informa de la factibilidad de construir una línea que, partiendo desde Guamote, tome el curso del río de igual denominación hasta el río Sesel, siga por el de Cebadas, continúe por Licto, Punín y San Luis para ingresar en Riobamba. Desde allí habría de cubrir otros puntos antes de llegar a Ambato. Proceder de acuerdo a esta posibilidad, aunque trazando un recorrido mayor que el finalmente hecho por Colta, era absolutamente factible, pero suponía mayores egresos para la Compañía. La constructora priorizó sus intereses y cambió el trazado de un modo unilateral construyendo el ramal de Luisa –con planos que no fueron aprobados– violando así las cláusulas del Contrato Modificatorio aprobado por la Legislatura, lo cual, con los años, llevó a algún escritor local a señalar que “el abandono de la línea Shunk fue el origen de los males que nos han sobrevenido desde cerca de un cuarto de siglo”.¹¹

La inauguración del servicio en 1905 fue postergada por el Presidente y el Ministro de Obras públicas mientras el reclamo de los chimboracenses no fuera atendido. En tal virtud, el ministro Córdova presentó su queja pero la

10. Procedente de Estados Unidos, llega a Ecuador el ingeniero William Shunk, quien además es familiar de John Harman, hermano de Archer Harman. Shunk realiza estudios en el territorio ecuatoriano. Elabora planos que completan una línea férrea que habría de comenzar en el Carchi para concluir en la frontera con el Perú. Su actuación se comprendería en el marco de la Doctrina Monroe y la intención de Estados Unidos de construir un ferrocarril panamericano. El Gobierno de Luis Cordero Crespo había intentado contar con la participación de Shunk para los estudios y la ulterior construcción del ferrocarril ecuatoriano, pero las elevadas remuneraciones demandadas obligarían a desistir de este propósito. El folleto “Riobamba y el Ferrocarril” se refiere al coronel Shunk como “Uno de los ingenieros más competentes que tiene Estados Unidos. Una de las figuras en la ciencia de la ingeniería, que no sé por qué casualidad vino á nuestro país (...)”. Cabría suponer que el autor de tales líneas desconoce la familiaridad de Shunk con Harman pues continúa: “(...) y sobre todo con la Compañía Harman. Un ingeniero honorable que, indudablemente por no perder su crédito si continuaba en la construcción de un ferrocarril defectuosísimo y *sui géneris*, se regresó á su país, á causa de que no tenía libertad de acción en sus procedimientos para hacer las cosas tal como debían hacerse”. Shunk había realizado un estudio de la línea entre San Juan y Riobamba por las vegas del río Chibunga. De este estudio, según dicha fuente, no conocerían más de una veintena de riobambeños a más de la Compañía. A fin de proceder según las conclusiones del estudio de Shunk, incluso se había procedido a expropiar los terrenos por los que habría de pasar la línea. La mayoría de los propietarios había cedido sus terrenos gratuitamente, acaso con la expectativa de recuperar esta donación una vez que el tren, al pasar junto a las tierras no afectadas, incrementase la plusvalía de las que conservaban. Un Riobambeño, “Riobamba y el ferrocarril”, en *La linterna*, julio de 1905, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1905, p. 10. El seudónimo “Un Riobambeño”, cotejando fuentes, corresponde a Miguel Egúez.

11. *Ídem*, p. 20.

Compañía respondió con evasivas¹² y no pasó de formular promesas para una posterior rectificación. En estos hechos Harman fue acusado de guardar silencio ante los reclamos de quienes exigían esta rectificación rechazando los festejos de inauguración del “ignominioso ramal” a costa de ser tildados de tacaños por no aportar a los “festejos del engaño”,¹³ mientras otros riobambeños preparaban celebraciones sin estar adecuadamente informados de que la entrada en funcionamiento del tren, por el ramal de Luisa, constituía un logro parcial y de escasa significación para el progreso de la ciudad.

Aunque la oposición a la obra no fue cabalmente vencida, ni aun cuando ésta ya se hallaba avanzada, Eloy Alfaro la sustentó con singular tenacidad. Para esto incluso hubo de provocar considerables erogaciones en la Caja Fiscal, muchas de ellas sin las autorizaciones correspondientes, lo cual dio pie a nuevos enfrentamientos políticos, en los que algunos sectores de la misma burguesía costeña manifestaron su resistencia a la implantación de un Estado puesto al servicio del Presidente.

Para la determinación de la ruta más apropiada para el paso del ferrocarril, habría de preferirse la línea “recta” como una opción válida por constituir el camino más breve entre dos puntos; tal fue el caso para el tramo comprendido entre Cajabamba y Ambato, pero una vez construido, solo un ramal habría de derivarse para que el tren llegara a Riobamba. Esta posibilidad permitiría un ahorro de recursos y una disminución del tiempo de viaje aunque al costo de truncar la aspiración de Riobamba de ser estación central en el tránsito ferroviario. Señala Eloy Alfaro:

Entonces los neutrales fomentaron la idea de que la línea férrea fuera directa de Cajabamba a Ambato, lo cual acortaba la distancia, y que un ramal hiciera el servicio a Riobamba. Semejante innovación levantó el resentimiento de los riobambeños. El caso era delicado. La tarifa de pasajeros y fletes de carga señala a tanto la milla, y la innovación favorecía el tráfico directo entre Quito, Guayaquil y poblaciones intermedias. Que ganaban algunas millas en el viaje directo, era incuestionable.

12. Al punto de responder a un oficio del ministro Gonzalo Córdova, en el que concretamente cuestiona que un ramal sea línea directa, con otro en el cual se dice: “Oportunamente recibimos su oficio No. 79 de julio 19 de 1905. Permítome manifestar a Ud. que, en nuestra opinión los artículos que Ud. cita en su referido oficio solo rigen en cuanto toca a la intersección de carreteras por la línea del ferrocarril” Citado por Félix Flor, en *ídem*, p. 48.

13. *Ídem*, p. 27. Un manifiesto emitido con este motivo, con el título de “Justa Alarma” dice al respecto: “Que un ramal en lugar de promocionar ventajas y ser el principio del encumbramiento de la provincia será su sepulcro y su tumba, nadie que tenga juicio bien puesto lo ha de poner en duda. ¿Queréis festejar pomposamente la muerte de la provincia? Festejadla, si no teméis el veredicto de la historia; festejadla, si queréis pasar por muy menguados ante la faz de la República (...) Los aludidos responden a este manifiesto con otro en el que califican a la posibilidad de que la construcción de la vía por Riobamba sea solo mediante un ramal de ‘hipótesis’ y ‘pretexto para la publicación de una hoja impresa’”. *Ídem*, pp. 30 y ss.

En Riobamba decían que al no llegar el tren de pasajeros a la ciudad, quedaban reducidos a ruinoso exclusión, y era la verdad. Pensábamos que si aplicábamos esa máxima de economía a la ciudad de Ambato, quedaba también perjudicada, y que el objeto de las líneas férreas, es favorecer a las poblaciones razonablemente.¹⁴

Al objetivo de lograr la rectificación de la línea férrea se constituye en Riobamba una primera Junta Patriótica el 18 de junio de 1905.¹⁵ Esta corporación aspiraba a la conservación del trazado por las parroquias Cebadas y Licto; sin embargo, éste fue desviado hacia Cajabamba y Luisa con el riesgo de excluir a Riobamba de los beneficios que le reportaría el paso del ferrocarril. La mencionada Junta publicó el periódico *La Defensa* y presentó reiteradamente su petición ante los poderes públicos. Las gestiones y reclamos de esta primera corporación no tuvieron el efecto deseado por lo que, en 1915, se conforma un nuevo Comité Patriótico¹⁶ pro-rectificación desde San Juan Chico a Riobamba. La lucha se extendió hasta 1924 y contó con la participación de la ciudadanía, grupos de obreros, mujeres, y aun de pobladores de parroquias que no serían servidos por el tren pero que se solidarizaban con la causa de Riobamba. Durante estos años las protestas asumirían variadas formas: en julio de 1905, grupos de mujeres, buscando evitar que los trenes avancen más allá de San Juan Chico, se colocarían sobre los rieles con sus hijos en brazos¹⁷ mientras en la ciudad tendrían lugar frecuentes marchas multitudinarias como el “Gran Meeting Popular” de junio de 1917, manifestación para la que el Gral. Almeida Suárez, jefe militar de la zona proporciona una de las bandas del ejército en atención a la “altura” con que se desarrollaban las protestas. Más de 6.000 manifestantes acuden a dicha convocatoria. Ciudadanos de Guano Alausí y Colta se adhieren a las exigencias de esta manifestación y apoyan las propuestas formuladas en el documento de conclusiones.¹⁸

14. Eloy Alfaro, “Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito”, en Eugenio De Janón Alcívar, *El viejo luchador, su vida heroica y su magna obra*, Quito, Empresa Editora Abecedario Ilustrado, 1942, p. 457.

15. Manuel Romero Palacios, edit., *Chimborazo, Corazón de la Patria*, Cuenca, Romlacio Editor, 1994, p. 41. La corporación mencionada no fue la única que luchó por la rectificación de la línea férrea. Año después actúa también la *Junta Cooperadora para los trabajos de la rectificación de la línea férrea* presidida por José Ricardo Dávalos. En una de las hojas volantes emitidas por esta agrupación en 1918, se cuestiona el “procedimiento canalesco” del corresponsal en Riobamba de *El Progreso*, “periodicucho conservador cuencano”. Dicho corresponsal “traidor” acusaría a la Junta de tener en sus filas a individuos adeptos al oficialismo y a José Tamayo, relegando a un rol secundario a los miembros independientes.

16. *Ídem*, p. 41.

17. Ilustre Municipio de Riobamba, “Primer concurso de investigación sobre la mujer riobambense”, en *Imágenes y Testimonios*, Quito, Abya-Yala, 2000, pp. 98 y ss.

18. Félix Flor, *Páginas de Historia*, p. 100.

La lucha de los riobambeños se orientaba fundamentalmente a conseguir que los ferrocarriles, de pasajeros y de carga, en su tránsito hacia otras estaciones, pasaran por Riobamba haciendo de esta ciudad la estación central dada su ubicación intermedia entre Quito y Guayaquil. Contar con el ramal de Luisa¹⁹ no traía un beneficio significativo pues el tren hacia Riobamba partiendo de dicha estación, únicamente simulaba llegar a una “estación principal” y muchas veces ni siquiera llegaba, dando lugar a la queja frecuente de que el tren hacía su recorrido sin pasar por la ciudad, cuyas cargas deben acumularse hasta completar carros para, solo entonces, ser transportadas. Esta situación dio lugar a inconvenientes también con la distribución de la correspondencia: la Administración de Correos se veía obligada a enviar un empleado a Luisa a que retirara la valija postal a ser distribuida en Riobamba.²⁰ El proceder de la Compañía fue considerado como una arbitrariedad que no debía ser tolerada por el Gobierno a no ser que éste tratara “de probar la paciencia de los riobambeños”. Las publicaciones de prensa, con datos y razonamientos, refutan los argumentos de dicha entidad cuyos personeros evitan pasar por Riobamba aduciendo escasez de combustible o pasajeros.²¹

El diario *El Comercio*, en su edición del 22 de agosto de 1915, da cuenta de un ensayo en cuyos resultados eran factibles los viajes directos entre Quito y Guayaquil, empleando doce horas y media por lo que no cabría continuar llegando a Riobamba como “estación de dormida”. La reacción a

19. Uno de los aspectos de la discusión, un tanto bizantina por cierto, se refiere a cuándo una línea férrea debe ser considerada como ramal o como vía principal, según entre o salga con la locomotora por delante o por detrás. Un articulista anónimo se refiere a esta situación con estos términos: “Yo no entiendo ni un palote de ingeniería ferrocarrilera, ni de otro género: pero jamás me imaginaba este laberinto científico.” Páginas adelante se dice: “(...) entre lo que debió ser un ramal y lo que se llama hoy línea principal, no hay más diferencia que una como rosca de gruperá. ¿Y después quieren que los riobambeños no nos mortifiquemos y demos coces, cuando se nos quiere acomodar una gruperá?”, Un Riobambeño, “Riobamba y el ferrocarril”, pp. 11 y 13. Otros cuestionamientos hechos hacia la empresa se refieren a cómo ésta tendría como una de sus políticas la de evitar situar las estaciones en las ciudades importantes pues esto supondría crear estorbos para los negocios paralelos que sus accionistas instalaban. La Compañía preferiría lugares como La Victoria, Huigra, Bucay, Colta o Chuquipocyo pues en ellos le resultaría más fácil establecer negocios y detentar monopolios pese a tener que soportar condiciones climáticas adversas, tal el caso de la Estación construida en Colta aun cuando Cajabamba presentaba mayores ventajas para este fin. *Ídem*, p. 27.

20. *Los Andes*, 8 de agosto de 1917.

21. “*La falta de carbón es un pretexto que no merece tomarse en cuenta (...) (...) es fácil obtener el permiso para la exportación del carbón y otros artículos, porque hay abundancia de producción y mucha dificultad para la venta en Suecia y otros países europeos, además, EE. UU. Siempre buscará el modo de negociar sus artículos en Sudamérica. Esto hace más censurable el procedimiento de la ‘Guayaquil and Quito Railway Company’ ya que no se puede creer q’ella ignore lo que pasa en Yanquilandia*”. *Ídem*, Las cursivas corresponden al original.

esta posibilidad es inmediata: Alejandro Montes de Oca, ingeniero riobambeño, señala que la ciudad no espera beneficiarse ocasionando gastos de hospedaje y alimentación a los viajeros en tránsito hacia Quito u otras estaciones; refiriéndose a la factibilidad de establecer viajes directos entre Quito y Guayaquil no se muestra opuesto, pero señala que esta intención solo precisa de un poco más de tiempo y condiciones adecuadas para devenir en realidad. Manifiesta que el beneficio que recibiría Riobamba, requiriendo de solo seis horas para llegar a Quito o a Guayaquil, no es sino un sofisma con el cual se busca disimular el perjuicio que supondría el no contar con la vía rectificada. Montes de Oca finaliza su pronunciamiento con una breve presentación de argumentos técnicos y económicos sobre la conveniencia de contar con la vía rectificada por Riobamba como estación central y no solo con el ramal de Luisa.²²

Medios de prensa de otras provincias se refieren despectivamente a Riobamba y su protesta. La ciudad es tildada de “ingobernable” y apropiada para “formar parte de la jibaría”. Determinadas publicaciones llegan a decir que los riobambeños quieren “la rectificación aérea para el paso de aviones” o que también exigen “la rectificación de la vía láctea”.²³ Se llega incluso a decir que “Riobamba es un pueblo que vejeta idealmente en el último tercio del siglo XVII”.²⁴ Este tipo de pronunciamientos, antes que amenguar la fuerza de los reclamos, estimula el surgimiento de publicaciones orientadas a responder tales señalamientos y a sustentar con mayor firmeza las exigencias de rectificación.

La “preocupación” por que se establezcan viajes directos entre Quito y Guayaquil, “prescindiendo” de pasar por Riobamba, revive en 1922, seis años después de que se la creía superada. *Los Andes*, en su emisión del 19 de agosto de ese año dice: “(...) eso de creer que los riobambeños insistimos en que *se les obligue a los pasajeros a un descanso obligado* en esta ciudad, guiados solo por el deseo de aumentar los rendimientos de los dueños de las casas posadas, es algo imperdonable. Nosotros no somos dueños de hoteles ni lo son la mayoría de los riobambeños.” *La Razón*, el 6 de septiem-

22. *Revista Municipal* de Riobamba, 13 de septiembre de 1915. Sobre este tema, en *De Quito a Guayaquil*, Antonio Alomía dice con ironía: “(...) el viaje de Quito a Guayaquil en un día lo verán nuestros bisnietos”. Alomía se queja además del mal servicio que el tren presta: “Enfermedades aquí y allá: fiebre amarilla, bubónica y tifoidea “guadña en mano”, en el camino solo se puede comer arroz con lentejas, los mendigos caen peor que nube se zancudos, gran incomodidad, toca viajar de pie, la suspensión de viajes acumula pasajeros, cuando el servicio se reanuda, los trenes salen a las 6, pero la gente espera desde la una, toca ir descansando en un pie y luego en otro como las garzas que pescan en las orillas de los ríos...”, en *Los Andes*, 5 de junio de 1918.

23. Citado por Félix Flor, en *Páginas de Historia*, p. 90.

24. *Ídem*, p. 94.

bre de 1924, una vez que se contaba con el servicio de ferrocarriles por la vía rectificadora cuestiona a “Mío Cid”, articulista de *El Día*, quien, el 30 de agosto de dicho año, “como todo cobarde se escuda en el pseudónimo” y emite enconadas críticas contra el ferrocarril que pasa por Riobamba con beneficios para algunos riobambeños u otros individuos propietarios de negocios asentados en la ciudad. Replica *La Razón*:

El citado articulista (...) (...) califica (...) (...) a los habitantes de Riobamba, como antropófagos, asaltadores y otros epítetos abortos de un cerebro incubado en un hondo regionalismo y en absoluta ignorancia. (...) Al realizar el anhelo de una obra que la acercaba más al camino del adelanto, no cupo en la mente de los riobambeños la idea egoísta y antipatriótica que nos achaca el articulista, esto es de obligar que los trenes duerman forzosamente en esta ciudad, *para arrancarle del bolsillo a los pasajeros el valor del hospedaje ni obligarlos a ir a las cantinas para que nos hagan el gasto (...)* (...) Así pues, tenga el conocimiento el regionalista MIO CID, que los riobambeños no matarán maquinistas ni volarán puentes ni chavetas cuando se establezcan los trenes directos.²⁵

Durante los primeros años del siglo XX, el Ecuador en general, y Riobamba en particular, registran enfrentamientos verbales y aun armados entre facciones liberales y conservadoras. Al ser el ferrocarril una obra impulsada por un gobierno liberal, la oposición conservadora no se haría esperar. Grupos interesados se lanzaron a emitir publicaciones a las que Alfaro, en su momento, calificó de “muy ofensivas y calumniosas contra los empresarios del Ferrocarril y el Gobierno” pero, dado que el ferrocarril traería aparejado algún beneficio para Riobamba, es de entenderse que no todo habría de ser oposición. Esta especie de conciencia de lo que habría de recibirse del tren,²⁶ sin duda fue un factor que cohesionó a buena parte de la población riobambeña para luchar por que sus rieles lleguen hasta la ciudad misma. En uno de los primeros momentos de la lucha dicho objetivo se vio amenazado: Leonidas Plaza Gutiérrez, presidente a 1905, no dio paso a la amortización de los bonos del ferrocarril. Entonces las relaciones entre el Gobierno y la Guayaquil & Quito Railway Co. estaban al borde de la ruptura a causa del incumplimiento del contrato aprobado por el Congreso en

25. *La Razón*, Riobamba, 6 de septiembre de 1924.

26. El artículo de Víctor M. Rendón titulado “La República del Ecuador en 1920”, en *Cosmópolis*, febrero de 1920, incluye señalamientos como estos: “La era de las vías férreas principió en el Ecuador el día que el primer tren se elevó atrevidamente desde Durán, frente a Guayaquil hasta Quito (...)”. “Otras líneas, al norte, centro y sur de la República, están ya principiadas, unas, y otras casi terminadas” p. 136, “(...) los ferrocarriles van en breve a facilitar el tráfico entre el litoral y los ubérrimos como risueños valles de la Sierra y de la fabulosa región oriental”, p. 142. La expectativa de encontrar en el tren un factor de desarrollo a gran escala pervive en el país al menos hasta mediados de la tercera década del siglo XX.

1900 para que la línea, previa rectificación, ingrese a la ciudad. Con este antecedente la obra, bajo administración de Plaza Gutiérrez, avanzó con muchísimo menos empuje y dedicación que durante la presidencia de Alfaro, pero el tren llegó a las poblaciones de Huigra, Sibambe, Alausí, Guamote y Riobamba, aunque a esta ciudad, como se mencionó anteriormente, solo mediante el ramal que partía desde Luisa. El Gobierno de Plaza obligó a la Compañía a la firma de un contrato adicional²⁷ para la rectificación de la vía solicitando como garantía la entrega de 50.000 dólares en bonos, mas este contrato tampoco fue cumplido. La rectificación final únicamente habría de lograrse en 1924. Plaza Gutiérrez nunca estuvo completamente de acuerdo con el contrato para la construcción del ferrocarril pero prefirió reformarlo parcialmente antes que interrumpir la obra; explica Enrique Ayala:

Plaza sostenía que cuando recibió el mando, la empresa era “casi un cadáver”. La compañía había recibido ya como dos tercios del valor de la obra y ésta no llegaba ni a la mitad. Al mismo tiempo los trabajos exigían más dinero. La oscuridad y complicación del contrato fue haciéndose cada vez más visible en la medida en que el gobierno iba recibiendo las construcciones, buena parte de las cuales se habían llevado a cabo al margen de las especificaciones originales, o simplemente sin ninguna especificación. (...) aunque el contrato estaba muy mal formulado y daba muchas gangas a la compañía, rescindirlo resultaría desastroso. Por ello prefirió presionar por su reforma, al mismo tiempo que, con espíritu pragmático, procuró que la obra continuara. Se portó, eso sí, muy cicatero con las entregas de dinero, que solo se realizaron contra el avance efectivo de las construcciones.²⁸

Al concluir su período presidencial, Leonidas Plaza fue sucedido por Lizardo García, liberal antialfarista que no habría de permanecer en el poder sino hasta el 15 de enero de 1906, cuando fue derrocado por el levantamiento que dio lugar al segundo alfarismo. García nunca tuvo la cabal confianza de Alfaro, quien veía en él un “oposicionista gratuito y un aspirante nebuloso”,²⁹ a

27. Este es uno de los contratos Córdova-Harman, correspondiente al 22 de octubre de 1904. Lizardo García, como mediador designado por ambas partes, interviene en un último celebrado el 18 de noviembre de 1904. Mediante el respectivo documento, la Compañía se compromete a trasladar los talleres de Durán a Riobamba, a reconstruir obras complementarias deterioradas y a hacer que, en lo sucesivo, todos los trenes, sean de pasajeros o de carga, pasen por Riobamba. Roberto Crespo Ordóñez, *Historia del ferrocarril del Sur*, p. 117.

28. Enrique Ayala Mora, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994, p. 139.

29. Las frases que constan entre comillas, aunque no se cita fuente, corresponden a José Peralta, citado por Simón Espinosa, en *Presidentes del Ecuador*, Guayaquil, Editores Nacionales S. A., 1998, p. 90.

más de enemigo del ferrocarril.³⁰ Esta última condición explica el que Riobamba, ciudad que no llegó a brindarle apoyo político para su elección, tuviera un importante protagonismo en los hechos que culminaron con su derrocamiento. Los riobambeños estaban duramente enfrentados al Gobierno por su oposición a que el ferrocarril pasara por su ciudad mientras García era acusado de peculado en la consolidación de la deuda externa en Londres, en complicidad con Plaza Gutiérrez.

Mientras grupos importantes de riobambeños guardaban un acendrado rechazo hacia regímenes anteriores, opuestos a que el tren sirviera a su población como no sea solo con un ramal, las exigencias de estos movimientos eran vistas por sus detractores como inoportunas o anticipadas. Estos manifestaban que, al hallarse la obra en construcción, no cabía más que esperar a que los trabajos avancen para que se vea si la protesta es o no procedente, pero los insurgentes estaban atentos e informados con respecto al avance de la obra y en tal razón, rechazaron esa posibilidad. Ya en julio de 1905, en un artículo publicado en *La Linterna*, se denuncian cambios arbitrarios en el trazado de la línea en el sector correspondiente entre Colta y Chuquipocyo, proceder de la Compañía asumido como alteración arbitraria del trazado por el incumplimiento de una de las cláusulas correspondientes al contrato suscrito el 31 de octubre de 1900.³¹ El único interés de la Compañía, de acuerdo a dicha fuente, "(...) es procurar inmensas ventajas solo para sí y obtener más pingües ganancias que las que le concede su contrato leonino".³² A esta intención coadyuvarían algunas concesiones logradas por la Compañía en los contratos firmados, las mismas que le producirían

30. Hacia 1905, año en que concluye el mandato presidencial de Leonidas Plaza, existe entre los riobambeños una marcada desconfianza hacia lo que pudiera esperarse de Lizardo García, su sucesor constitucional. En las páginas introductorias de *Riobamba y el Ferrocarril*, se lee en uno de sus párrafos: "(...) á Vos (Lizardo García), en cuyas manos estarán después de breves días los destinos de la Patria y se os haya encomendado el sagrado deber de velar y propender por la prosperidad y ventura de cada una de nuestras poblaciones; á Vos, señor, me tomo la libertad de dedicaros este folletito que, aunque escrito por pluma tosca e inhábil, encierra la demanda propuesta ante el Gobierno por un hijo de Riobamba, en solicitud de que se obligue a la Compañía del Ferrocarril á cumplir con la obligación de pasar por dicha ciudad la línea principal." No obstante, no cabe inferir que el rechazo hacia García fuese un sentimiento generalizado en todo el país, *El Ecuatoriano*, diario guayaquileño, en su edición del 6 de junio de 1906 se refiere al tema del ferrocarril y a Lizardo García con los siguientes términos: "Voces excepcionalmente autorizadas como las del Sr. Don Lizardo García acaban de descubrir a la nación los fraudes inmensos cometidos en el negocio del Ferrocarril; allí en los libros del Ministerio de Hacienda constan en globo partidas enormes invertidas en (...) (...) espionaje y policía de fronteras; la policía secreta ha sido una mina inagotable y el contrabando el más ilícito y lucrativo de los negocios." Los puntos suspensivos corresponden al original.

31. Un Riobambeño, "Riobamba y el ferrocarril", p. 2.

32. *Ídem*, p. 3.

un ahorro de 2 a 3 millones de pesos en las obras de construcción así como algunos cambios en las estipulaciones correspondientes en desmedro del cumplimiento de prescripciones legales y técnicas. Como corolario de estas irregularidades, la Compañía querría “hacernos tragar [a los riobambeños] ruedas de molino diciéndonos y esforzándose en convencernos que la línea que arranca de los llanos de Luisa á Riobamba y regresa sobre sí misma, es principal”.³³ Las disculpas de los americanos, en tal razón, son aceptadas como “una pretensión de juzgarnos ignorantes y sin sentido común”.³⁴ El trazado efectuado por Luisa, cómodamente, se habría servido de la carretera existente situada en una llanura donde no se precisaban trabajos de magnitud cuanto un fácil barrido y tendido de rieles.³⁵

La movilización de Riobamba por constituirse en estación ferroviaria facilitó la caída de García y el ascenso de Alfaro al poder por medio de un golpe de Estado. En su *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito*, Alfaro destaca la acción de los “patriotas de Riobamba”, los mismos que “se habían pronunciado el 1º de Enero, de conformidad con lo acordado”.³⁶ La presencia de Alfaro en Riobamba y su reunión con Emilio María Terán el 23 de diciembre

33. *Ídem*, p. 5.

34. *Ídem*, p. 8.

35. Refiriéndose a esta primera llegada del tren a Riobamba, lo que se esperaba y lo que se obtuvo, *El Ecuatoriano*, periódico de Guayaquil dice en su edición del 8 de junio de 1905: “¡Oh Riobamba, como se te quiere engañar con dedadas de miel, cual a un niño! Pero sí eres aún niña, porque apenas son ciento ocho años que al darte la luz murió tu madre, vieja eres por tu prerrogativa de no escasa importancia”. Más adelante se formulan algunos cuestionamientos relativos a los arbitrarios cambios de ruta y las consecuencias que estos tuvieron y tendrían en la economía de la zona: se advierte que de contar Riobamba solo con un ramal, quienes vayan al norte seguirán de largo, o se cita el caso del Sr. Ángel Araujo, quien instaló “un espléndido hotel” en una Hacienda por la cual habría de pasar el tren, pero resulta que “hasta el aire que se respira, todo es de americanos”. El hotel, con el trazado que se impuso, se halla muy lejos de la estación y la inversión devino en pérdida. “Un Riobambeño”, el autor de esta nota, concluye diciendo que “(...) hubiera preferido que Riobamba no conste en el mapa del Ecuador antes de que sea la burla y el escarnio de (...)”. Los puntos suspensivos corresponden al original.

36. Eloy Alfaro, “Historia del tren”, p. 450. Consumados los hechos de 1906, algunos riobambeños fueron designados por Alfaro para el desempeño de los principales cargos a nivel de Chimborazo. Al ver que la rectificación no se hacía realidad, algunos de ellos, habían presentado su renuncia a tales designaciones mientras otros “(...) continuaron ocupando sus puestos públicos con gran disgusto de la gente sensata de la población”. Félix Flor, *Páginas de Historia*, p. 72. Estos nombramientos debieron haber sido parte de “lo acordado”. En este sentido se pronuncia Víctor Hugo Torres: “La gesta alfarista al parecer, supo manejar convenientemente el poder de los gobiernos locales al punto que la sobrevivencia de sus principales líderes, dependía de la cooperación de jefes políticos y alcaldes así como del control de procesos electorales con el apoyo en muchos casos de la ayuda militar”. Víctor Hugo Torres, “Los municipios ecuatorianos, historia de una derrota”, en Eduardo Kingman Garcés, comp., *Las ciudades en la Historia*, Quito, CIUDAD, 1989, p. 55.

de 1905 no tendría otra finalidad que la preparación del plan, tras cuya culminación el coronel Emilio María Terán, Jefe Militar de Riobamba, envía un telegrama a Quito en el que anuncia a García el golpe militar en favor de Alfaro. En un primer momento García tomaría esta comunicación como una “inocentada” pues se encontraba participando de un baile de disfraces por fin de año. Al día siguiente, soportando los estragos de la resaca, habría de darse cuenta de que no se trataba de broma alguna. Otros golpes simultáneos previstos en otros cuarteles no llegaron a producirse y en Guaranda las fuerzas constitucionales se rindieron ante un número de insurrectos más bien reducido.

Es de entenderse que, en la coyuntura analizada, no era dable la consolidación de una forma oligárquica “moderada” que condujera a la estabilización y probable regresión de los postulados liberales. “Salvar la Revolución” se volvió una especie de imperativo que dio lugar a la intervención política de la Compañía, incluso mediante la manipulación de aspiraciones locales como las que guiaban la lucha de los riobambeños. En estas circunstancias hasta se habría provisto a los insurrectos de dinero para la compra de armas y municiones para llevar a efecto la revuelta.³⁷

En 1908, un contrato de transacción eliminó la obligación de que la empresa modificara el trazado. Esto obligó a contratar por separado las obras correspondientes. En 1915, el Senado, presidido por Alfredo Baquerizo Moreno, emite un decreto sobre el asunto pero, dada la insuficiencia de recursos económicos, la falta de pagos puntuales y las variaciones en los cambios monetarios, los trabajos, que en mejor circunstancia debieron iniciarse el 1 de enero de 1907,³⁸ tardan en comenzar hasta el 8 de julio de 1918, día en que el Presidente de la República, junto a varios de sus ministros, se encuentran en Riobamba.³⁹

37. Enrique Ayala informa cómo Eloy Alfaro y sus partidarios fueron acerbamente atacados por la oposición desde el triunfo de la “Campana de los veinte días”, así llamada por sus protagonistas. Ellos fueron acusados de haber “sobornado” o “comprado” a los cuarteles para el golpe de Estado. Harman habría negado su participación en los hechos, pero “Una hoja volante editada en Quito y el periódico conservador, *El Ecuatoriano* reprodujo documentos sobre gestiones de Harman en la compra de armas en Estados Unidos y otros preparativos para la revuelta. El Ministro Británico en Lima, por su parte, comenta que la dirección de la Guayaquil & Quito Railway, Co. parece casi más allá de duda, haber estado activamente envuelta en el fomento de la revolución”. Más adelante menciona que Harman “entregó considerable cantidad de fondos para la preparación de la revolución”, en Enrique Ayala Mora, *Historia de la Revolución Liberal Ecuatoriana*, pp. 53, 54.

38. En caso de mora, la Compañía estaba obligada a pagar al Estado ecuatoriano la cantidad de 2.000 sucres por cada mes de retraso. Para 1918 se habría acumulado una suma considerable, pero esta cláusula fue anulada mediante una transacción que también puso en peligro el ofrecimiento de trasladar los talleres de Durán a Riobamba.

39. Alfredo Baquerizo Moreno, mandatario que en un primer momento, se mostró dispuesto a atender adecuadamente el problema político y social de Riobamba, se expresó de este mo-

Con dificultades y en medio de cuestionamientos, el tren comienza a llegar a Riobamba desde Luisa, pero la ciudad aún no cuenta con un inmueble adecuado para su estación. Hasta 1923 arribará a un caserón que alberga las oficinas y bodegas de la Guayaquil & Quito Railway Co.⁴⁰ Para entonces, por pedido de la Compañía, atención de la Municipalidad y decisión de un influente concejal, un solar funciona como estación. El establecer la ubicación de este “terminal ferroviario” tampoco fue un proceso libre de discusiones. Mientras un grupo proponía que se hallase en el centro de la ciudad,⁴¹ incluso llevando barras a las sesiones en que se discutía este asunto,⁴² otro pugnaba por que se situara en sus afueras, en terrenos de la quinta Concepción, propiedad del Municipio de Riobamba. Dicha entidad, para enero de 1923, en procura de la construcción de la estación definitiva, consigue el apoyo del Gobierno Central presidido por José Luis Tamayo, quien manifiesta su voluntad de impulsar tal obra junto con las correspondientes a los trabajos de rectificación desde San Juan Chico. La Compañía del Ferrocarril, por su parte, manifiesta, mediante oficio al Presidente del Concejo Cantonal, su intención de iniciar los trabajos de la nueva estación tan pronto se inicie el verano. La Compañía espera concluir la estación y las obras de rectificación antes de que finalice el año. Junto al oficio citado presenta los planos respectivos⁴³ para que se vea “la clase de edificio que nos proponemos construir y que creemos será digno de la categoría de la hermosa Capital del Chimborazo i constituirá a la vez un monumento a la Guayaquil & Quito

do: “Vengo por acompañaros en los comienzos de esta obra de rectificación, comienzos que para vosotros significan hoy el triunfo alcanzado en largos años de espera, de angustias, retos y vacilaciones. Vuestra indómita perseverancia, vuestra fe firme y robusta han triunfado al cabo. Y quiero seros franco. Al venir a vosotros con la alegría y la emoción del instante que pasa, siento en mi despertar también la natural tristeza de esta hora que vivimos tan lenta por difícil, tan negra por amenazante”. Citado por Roberto Crespo Ordóñez, en *Historia del ferrocarril del Sur*, pp. 156 y ss. Los ofrecimientos del presidente Baquerizo Moreno, pese a la “buena voluntad” mostrada en un primer momento, no tuvieron realización exitosa. A esto se suma la actuación de los legisladores que emitieron un proyecto de ley que, en lugar de incrementar los recursos destinados a la terminación de la obra, disminuyeron los impuestos destinados a este fin. En el diario *Los Andes* del 4 de septiembre de 1920 se juzga esta situación como “un engaño, una nueva burla para Riobamba”.

40. *Los Andes*, 30 de enero de 1923. El 29 de noviembre de 1923 este mismo diario se referiría a tal locación como “un covachón antiestético”. Señala además, que para la construcción de la estación no se han empleado adecuadamente los recursos.

41. Para edificar la estación, cuyas obras no empezaron en el tiempo previsto, se precisó expropiar parte de los terrenos de la Ciudadela Borja, propiedad de Ramón Borja. *Los Andes*, 23 de enero de 1924.

42. *Los Andes*, 11 de diciembre de 1923. En el Salón del Concejo Municipal se lleva a cabo una reunión a la que asisten “Autoridades y personas distinguidas”.

43. Cuya autoría correspondería a los arquitectos italianos Pedro y Antonio Russo.

Railway Co., que tan material i eficazmente ha contribuido a su adelanto i desarrollo".⁴⁴

Ante los requerimientos de establecer talleres para el ferrocarril, vecinos de Riobamba expresan su intención de facilitar gratuitamente los solares necesarios para tal fin. Latacunga realiza un ofrecimiento similar incluyendo la construcción de edificios. En un primer momento los talleres no se establecieron pese a que una de las cláusulas vigentes del contrato con la Guayaquil & Quito Railway Co. dispone su traslado desde Durán⁴⁵ a Riobamba. En un principio su instalación es postergada en precaución a los daños y atentados que pudieran provocar los opositores a la obra.⁴⁶ A esta amenaza latente cabría agregar la escasez de agua, dificultad especialmente preocupante por los requerimientos de la tecnología ferroviaria de entonces o el temor no desvanecido de que la estación de descanso no se establezca en Riobamba, sino en Ambato, de acuerdo a una denuncia que, en forma reiterada, habría llegado hasta la redacción de *El Observador*.⁴⁷

El periodismo riobambeño tuvo una importante participación en la lucha emprendida. Periódicos como *El Observador*, *Los Andes* y *La Razón*, entre los principales, publican con frecuencia editoriales e informaciones referentes a la rectificación de la línea. La lucha por este objetivo se presenta como uno de los motivos que, en mayor o menor medida, sustenta la existencia de tales medios informativos. *El Observador* se pronuncia desde una óptica conservadora,⁴⁸ mientras *Los Andes* expresa el sentir del sector liberal.⁴⁹

44. *Los Andes*, Riobamba, 30 de enero de 1923.

45. Contrato que se encuentra reproducido por Roberto Crespo Ordóñez, *Historia del ferrocarril del Sur*, pp. 208 y ss.

46. En su "Historia del Ferrocarril", Eloy Alfaro cita el caso de una pandilla llamada "Manta Negra". No ha sido posible recabar detalles con respecto a esta agrupación pero suponemos que a ella se atribuirían atentados como los frecuentemente registrados por la prensa riobambeña del primer cuarto de siglo: descarrilamientos, robos de durmientes y otros materiales, asaltos a los pasajeros, etc.

47. *El Observador*, 5 de mayo de 1921. Se remarca, además, en la no terminación de las obras de rectificación y la consecuente exigencia de que se establezca la línea directa.

48. En el "Alcance" al No. 81 de *El Observador*, se publica una nota sobre los trabajos para la rectificación de la vía, la misma que trae la siguiente apostilla: "El Observador' ofreció oportunamente sus columnas para todo lo relacionado con estos trabajos; sin duda por su escasez [sic] valía no ha sido tomado en cuenta su ofrecimiento. Anotamos este inmerecido olvido, advirtiendo que a pesar de todo, no desmayará en su modesta labor en pro de la rectificación". Las comillas corresponden al original.

49. Las diferentes orientaciones ideológicas de estos diarios se evidencian, por ejemplo, en el distinto "peso" que dan al asunto del ferrocarril y la rectificación de su vía. Mientras en *Los Andes*, las notas y noticias alusivas al asunto son casi diarias, *El Observador* se pronuncia con mayor "cautela"; en sus páginas se expresan dudas y desconfianza con respecto a la rectificación, señalando que el atraso no obedece a la Guerra Europea, poniendo como argumento el avance que la obra, por el contrario, tuvo en los ocho años de "desastrada administración" de

Sus páginas reproducen informes técnicos; quejas contra malos empleados y conductores; informes sobre daños en las vías; robos de durmientes y otros materiales ferroviarios⁵⁰ y perjuicios a terceros;⁵¹ noticias sobre accidentes y atracos cometidos en coches y estaciones, así como réplicas a artículos publicados en otras localidades cuando sus contenidos suponían algún riesgo para el proceso de rectificación. Las páginas de estas y otras publicaciones convocan en corporación a reuniones y marchas en las que se propone exigir el respeto a las leyes y contratos que establecen la obligatoriedad de la rectificación. Las reuniones se realizan en el Salón de Actos del Colegio Maldonado, en el Salón Municipal y en otros lugares aparentes a tal fin. Las marchas pasan por el Municipio y culminan en el Teatro Maldonado. Los Comités de Defensa de la Rectificación de la Línea Férrea también hacen sus pronunciamientos, emiten volantes y convocan a reuniones y marchas.

La historia de los proyectos, la construcción y el ulterior funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano constituyen un proceso que comprende múltiples aspectos interrelacionados aunque no precisamente por la búsqueda del progreso común; si por una parte sectores progresistas o interesados, tal el caso de Riobamba, buscaban que el servicio ferroviario mejorara y se expandiera, en el interior de la Compañía se registraron frecuentes conflictos entre funcionarios, administradores, empleados y demás personas que de uno u otro modo tuvieron alguna relación con esta obra pública. Los periódicos que circulaban en Riobamba cuestionan con frecuencia el modo de obrar de la Compañía del Ferrocarril:

Alfaro (10 y 17 de mayo de 1918). Una edición posterior, la correspondiente al 15 de octubre de 1921, reproduce "Alfaro condenado por los propios liberales", texto en el que se hacen duras recriminaciones en contra de ese "mezquino ídolo de arcilla" y su administración, señalando que "La única grande empresa material que esta acometió por propia iniciativa: el Ferrocarril de Guayaquil a Quito, fue un oscuro pacto con que la codicia yanqui, del que salió esclavizada la economía nacional". Las críticas hacia la Compañía constructora toman un llamativo giro, por ejemplo, cuando el medio se solidariza con la huelga de empleados (8 de septiembre de 1919). Otras notas cuestionan la creación de impuestos (13 de septiembre de 1919) y no dejan de hacer ostensibles las discrepancias entre *El Observador* y otros medios (como *Los Andes* y *El Porvenir*) y otras tendencias ideológicas, de manera ejemplar, las que, airadamente, se oponen a la construcción de una estatua a Alfaro. ("El ferrocarril del Sur ante la historia", 30 de octubre, 2, 4 y 6 de noviembre de 1918), pero en cambio dedican grandes espacios en homenaje a García Moreno y abogan, en este caso sí, en pro de la erección de su estatua (15 de noviembre de 1919).

50. El 5 de diciembre de 1917 se presentan, como en muchas otras ocasiones, quejas por la irregularidad e inseguridad del servicio, los frecuentes y "casuales" incendios en los carros; el 16 de enero de 1918 se reportan pérdidas de envíos, desvío de rutas, suspensión del servicio; para el 12 de marzo de 1919 se pone en entredicho el robo de durmientes, no se sabe si este delito tiene el móvil de atentado o robo. Informaciones publicadas por *Los Andes* de Riobamba.

51. Como incendios de chozas provocados por las chispas del ferrocarril. *Los Andes*, 30 de agosto de 1919.

En todo esto no vemos sino el empeño de contrariar los deseos de los chimboracenses, haciendo gala de un desprecio, del cual más tarde pudieran arrepentirse sus autores, pues jamás consentiremos se nos aisle de las demás poblaciones; preferible sería que desaparezca Riobamba a que quede convertida en una población abandonada a su propia suerte, como acaso se nos pretende dejarnos.⁵²

Refiriéndose a las explicaciones proporcionadas por la Compañía, uno de los periódicos responde con nuevas “quejas amargas”⁵³ dada la calidad del servicio ofertado en lo relacionado con fletes, pasajes y movimiento de trenes. Los equipajes y envíos son desviados frecuentemente o no son entregados oportunamente, los comestibles arriban, muchas veces, en mal estado. Las consecuentes pérdidas para el comercio de la localidad son inevitables y estas situaciones dan lugar a nuevos reclamos:

Tiempo es ya de que cesen estos abusos, y por lo mismo es menester que el Gobierno les haga comprender a los Agentes de la mencionada Compañía que ya que el pueblo no puede libertarse de la pesada férula de aquella tiránica Empresa que por lo menos debe cumplir con sus obligaciones pues es intolerable que la Guayaquil & Quito Railway Company trate con *la punta de la bota* a quienes por desgracia se ven en el caso ineludible de ocupar el Ferrocarril del Sur, pagando por un pésimo servicio tarifas onerosas, que llaman la atención aun a los extranjeros que visitan el Ecuador.⁵⁴

Cuando se suscitan huelgas y paros la prensa de la época despliega amplios titulares. En un tiempo en el que el influjo de las ideas socialistas comienza a hacerse sentir, algunos medios impresos no dudan en tomar partido solidarizándose con los trabajadores y aplaudiendo el apoyo de quienes sostienen “voluntariamente una suscripción para sostener la huelga, cuyos nombres serán recordados con cariño y gratitud por las víctimas del capitalismo déspota y tirano”.⁵⁵

Los manifestantes buscaban impedir la realización de trabajos programados más allá de Luisa mientras el ferrocarril no tuviese un trazado directo por Riobamba. Superadas las dificultades, los trabajos continuaron a través de la llanura de Tapi y cobran un importante impulso cuando, en 1921, Delfín Treviño, uno de los más nombrados dirigentes de la campaña por la rectificación, es designado como Ministro de Obras Públicas. Entre las activida-

52. *Los Andes*, 8 de agosto de 1917.

53. *Los Andes*, 5 de junio de 1922.

54. *Ídem*. El énfasis es del autor.

55. *Los Andes*, 6 de septiembre de 1919.

des cumplidas por Treviño se destacan las negociaciones para la compra de rieles y otros materiales requeridos a una productora alemana.

El 4 de diciembre de 1923, siendo Francisco Ochoa Ortiz ministro de Obras Públicas, se firma el contrato de enrielladura desde San Juan Chico hasta Riobamba con el ingeniero W. Simmons. El 8 de junio de 1924 ingresa a Riobamba el primer tren que accede a la ciudad por la vía rectificada y, si bien este hecho no pasa desapercibido, tampoco es objeto de grandes festejos pues subsiste una tensa tregua mientras los rieles de San Juan Chico a Luisa no son retirados. En ese primer tren llega Archer Harman Shunk, familiar del ya histórico Archer Harman y nuevo Presidente de la Compañía. En medio de banderas, bandas de músicos, gente que llegó a pie, en automóvil, a caballo o en bicicleta, y en presencia de “las preciosas flores del pensil riobambeño”, Harman es recibido con “patriotismo y altivez”,⁵⁶ en ceremonia que, pese a ser improvisada, “no pudo resultar más espléndida ni más importante”. En una de sus intervenciones Harman se compromete al levantamiento definitivo del ramal,⁵⁷ operación autorizada posteriormente mediante decretos legislativos expedidos el 2 de octubre de 1915, 4 de octubre de 1917 y contratos del 5 de septiembre de 1917 y 8 de febrero de 1924.⁵⁸ Los trabajos correspondientes a esta finalidad habrían de iniciarse la segunda semana de julio de ese año, una vez completada la rectificación de la línea desde San Juan Chico. Para el inicio de estas tareas se contó con la presencia de Harman Shunk, quien recibió un homenaje del Municipio y la ciudadanía. *La Razón* señala que, como parte de la participación personal de Harman en los trabajos de levantamiento del ramal, éste, a su regreso de Luisa, traerá un pedazo del primer riel que se levante y lo depositará en el Concejo Municipal.⁵⁹ Este fierro, simbólico “trofeo” del objetivo por el cual se peleaba, efectivamente fue traído hasta el ayuntamiento de la ciudad en la llamada “Procesión del riel”,⁶⁰ marcha en la que participaron quienes lucharon por la rectificación del tendido ferroviario, aunque en esta ocasión el

56. Las deferencias hacia Archer Harman Shunk proseguirán semanas después. En la primera página del diario *La Razón* de Riobamba, correspondiente al 8 de julio de 1924, se publica este llamativo texto: “Welcome to Mr. Archer Harman Riobamba city heartly welcomes Mr. Harman meritorious President of the Guayaquil & Quito Railway Company, to whom, the Province of Chimborazo, owes in great part, the disappearance of the Railway ramification. Eternal gratitude to Mr. Harman! The riobambeños will never forget your name.”

57. El Editorial de *La Razón* de Riobamba, correspondiente al 8 de junio de 1924, propone fijar un plazo no superior a los 30 días para la eliminación definitiva del ramal una vez que “(...) desde la semana próxima los trenes correrán por la vía rectificada (...)”

58. Algunas provincias y sus medios de prensa se habían opuesto al levantamiento de esta sección. Félix Flor, *Páginas de Historia*, p. 128.

59. *La Razón*, 8 de julio de 1924.

60. Roberto Crespo Ordóñez, *Historia del ferrocarril del Sur*, p. 162.

motivo de la marcha no era la protesta, sino la expresión de júbilo por lo alcanzado.

Si bien la historia de una ciudad no puede ser escrita únicamente en consideración a la historia de sus transportes, no cabe duda que el desarrollo de éstos y su incorporación a las actividades cotidianas constituye un importante puntal de progreso urbano. Para Riobamba, el anhelo de contar con el servicio del ferrocarril fue acaso la mayor preocupación durante el primer cuarto del siglo XX y esta aspiración, dados los afanes de progreso que sustentaron la lucha por la rectificación de la vía, fue suficientemente fuerte y sentida como para cohesionar a buena parte de la población en aras de ese objetivo. Esta cohesión logró vencer dificultades y desacuerdos con el poder central, a la vez que vencer o neutralizar toda manifestación de oposición originada en sectores conservadores y grupos opuestos a que el tren sirviera a la ciudad. La llegada del tren a Riobamba, ciudad convertida en estación central, incidirá en muchos sentidos en la vida de la ciudad: fomentará procesos de movilidad poblacional; permitirá la llegada de maquinarias y materias primas que robustezcan y modifiquen la economía de la ciudad; acrecentará el valor de los predios y tierras atravesadas por los rieles; fomentará nuevas prácticas cotidianas o modificará las existentes; y de manera especial, creará fuertes vínculos con Guayaquil, Quito y las demás poblaciones atendidas.

NUEVA DINÁMICA DE INTERCAMBIO REGIONAL, A PROPÓSITO DE LA ENTRADA DEL FERROCARRIL

La entrada en funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano no tuvo los inmediatos ni "milagrosos" efectos que muchos esperaban, pero en ningún caso dejó de incidir sensiblemente en la economía y la sociedad del Ecuador que vivió su época de apogeo. Superados los obstáculos que dificultaron su construcción y puesta en servicio, el ferrocarril, aunque no eliminó las formas de traslado previamente existentes, modificó las formas de transporte de grandes cantidades de mercancías; introdujo cambios en la lógica de funcionamiento de las haciendas y dio lugar, de forma antes no registrada, a grandes procesos de movilización poblacional con fuerte incidencia en el sector laboral; potenció la economía de poblaciones a las que brindó su servicio, si bien esto se produjo en desmedro de poblaciones importantes en tiempos de la arriería.

Los progresos en materia de tecnología ferroviaria aceleraron los desplazamientos y facilitaron algunas de las operaciones técnicas para el funcionamiento de las locomotoras y el arrastre de las diferentes clases de vagones. Las primeras máquinas, accionadas a vapor, son reemplazadas paulatinamente por las que funcionan con carbón pétreo y después con petróleo y deriva-

dos. El problema casi crónico de la escasez y el elevado precio de la leña o el carbón, combustibles empleados, va quedando en el recuerdo de los trabajadores ferroviarios que vivieron los primeros años del tren ecuatoriano.

Determinados trabajos de infraestructura ferroviaria jugaron un papel decisivo como detonantes de importantes cambios en el tráfico entre Costa y Sierra. Una de las obras fundamentales para el funcionamiento del ferrocarril entre Durán y Riobamba fue la construcción del puente sobre el río Chimbo. Este habría de unir definitivamente la provincia del Guayas con la de Chimborazo, constituyéndose en el primer nexo para la conducción eficaz de la economía nacional, acabando con la amenaza que entrañaban las constantes crecientes del río, en desmedro del desarrollo de áreas hasta entonces relegadas o desconocidas. Entre los aspectos favorables de la construcción del puente sobre el río Chimbo se destaca la formación y/o el robustecimiento de haciendas como Cumandá, La Marina, El Recreo, Bucay Chico, El Brasil, y otras. Un caso importante es el de la hacienda Licay, situada en el kilómetro 116. Su propietario, un individuo de apellido Morley, donó a la Compañía del ferrocarril un terreno para los edificios de la administración. Esta circunstancia, si bien obedece a intereses personales de Morley, permitió que se estableciese allí la población de Huigra.⁶¹ Las haciendas, como unidades productivas, se convierten en proveedoras y centros de distribución de productos tropicales para la región Sierra.

El ferrocarril da lugar a alineaciones de parroquias situadas en la ruta que une a Guayaquil con la Sierra destacándose en este proceso el surgimiento de parroquias interandinas como un fenómeno que, por la proximidad a la Costa, se evidencia especialmente en el flanco occidental de la cordillera, zonas en las que se desarrollaron cultivos de arroz y, desde 1890, plantaciones de caña de azúcar junto a ingenios industriales para su procesamiento.⁶² Por otra parte, la llegada del ferrocarril a Riobamba y a otras ciudades relega, progresivamente, a un segundo plano, a poblaciones que como Babahoyo y Guaranda, gozaron de una posición privilegiada como nudos de tránsito en tiempos de la arriería.⁶³

61. Rodolfo Maldonado se refiere a Huigra como "(...) fundada por los americanos cuando la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito y erigida en Parroquia el año de 1905", en Rodolfo Maldonado y Basabe, *Monografía de la Provincia de Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta Nacional, p. 29.

62. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, p. 175.

63. Si bien no son los únicos casos. Alain Dubly señala cómo poblaciones de Guayas, Los Ríos y El Oro, a las que asigna la denominación de *puertos*, facilitaban el traspaso de mercadería entre embarcaciones o desde éstas a acémilas y aun a lomos de indio. A continuación refiere la importancia de *puertos* a los que llama intermedios o terminales para vehicular el intercambio con el interior. Entre éstos figurarían Daule, Babahoyo, Yaguachi, Milagro y Naranjal y

El viaje entre Guayaquil y Quito, antes imposible de realizar en menos de una semana, hoy precisaba menos de un día, con posibilidades de acortarse en el mediano plazo. Tal circunstancia, sumada a las exigencias de Riobamba, explica que quienes viajaban desde Quito a Guayaquil o viceversa continuaran pernoctando en Riobamba,⁶⁴ estación situada hacia el centro del recorrido entre el puerto y la capital. En tales circunstancias la ciudad, como se señaló, requerirá montar una infraestructura adecuada para recibir y albergar a los viajeros. Estos, a su vez, y desde sus respectivas condiciones, incidirán en la economía local. Los comerciantes costeños verán en Riobamba un mercado para sus productos; el mismo Archer Harman, procurando aumentar los montos de carga para el ferrocarril, envía a Estados Unidos, desde Riobamba, muestras de cabuya a la rústica, a las que Alfaro atribuye superior calidad que las fibras de Manila y Yucatán.⁶⁵ Por su parte, los comerciantes “ñampiteros”, indios de Cacha, provincia del Chimborazo, se servirán del tren para transportar textiles, tostadoras de barro cocido, ollas, platos, “puños”, cucharas de palo y otros artículos especialmente aptos para la vida en el campo. Éstos eran objeto de trueque con animales, pieles o granos, productos que luego se revendían en los mercados de Riobamba y de otras ciudades.⁶⁶

La presencia del ferrocarril Durán-Quito suscita y acentúa procesos de movilidad poblacional antes no registrados. Poblaciones de Costa y Sierra experimentan cambios sustanciales. Para 1910 cerca de 134.000 pasajeros habrían utilizado el ferrocarril,⁶⁷ cifra que demuestra el modo en que el proceso migratorio interregional cobra importancia, y convoca inevitablemente a redefinir las nociones hasta entonces vigentes de lo rural y lo urbano. Los enclaves urbanos de la Sierra configuran progresivamente su estructura de acuerdo al nivel de desarrollo alcanzado por la estructura económica de carácter hacendario. En pocos años se incrementa el comercio interregional por lo que una gran variedad de productos agropecuarios, antes importados y destinados al consumo de las poblaciones costeñas, son sustituidos por los ofertados por las haciendas serranas. Este incremento comercial, al fomentar la monetarización del campo, coadyuva al acelerado desgaste de las estructuras precapitalistas de la Sierra mientras se produce una desestabilización

otros como Vinces, Balzar, Pueblo Viejo, Pasaje y Santa Rosa. Interesa esta información dado que el ferrocarril, en algunos de estos casos, y posteriormente la carretera, acabaron con ese rol de puerto de tránsito desempeñado por poblaciones como las mencionadas. Alain Dubly, “Los poblados”, p. 60.

64. *El Observador*, en su edición del 12 de julio de 1921, reproduce un artículo en el que se señala que Riobamba es “estación obligada para tráfico de trenes” así como ciudad hasta la que llegan familias costeñas para pasar la temporada invernal.

65. Eloy Alfaro, “Historia del ferrocarril”, p. 455.

66. Alfredo Maldonado Obregón, *Memorias del Ferrocarril del Sur*, p. 115.

67. Rubén Moreira, “Ecuador, transformaciones urbanas y arquitectónicas”, p. 142.

en los mercados de trabajo de las provincias atravesadas por el ferrocarril.

Pero la entrada en funcionamiento del ferrocarril no incide significativamente en los intercambios del Ecuador con otros países.⁶⁸ En las primeras décadas del siglo XX, éstos se realizan principalmente, por vía marítima. Los productos exportables se producen fundamentalmente en la costa sin que para su transporte se precise de los rieles.⁶⁹ El ferrocarril dinamiza los intercambios interregionales con énfasis en los productos agropecuarios y posibilita la distribución en el interior del país de un gran surtido de productos provenientes del exterior. Al objetivo de regular los traslados de productos, la Compañía del ferrocarril elabora guías tarifarias estableciendo cinco clases, correspondiendo la primera a productos por cuyo transporte se debe pagar un mayor importe y continuando en orden decreciente. Ejemplares como el localizado⁷⁰ contienen reglamentos, tablas de tarifas correspondientes a pasajes, fletes y trenes expresos que resultan especialmente ilustrativos, pues presentan listados de productos que el tren movilizaría. El documento escogido trae una nómina de 893 productos de entre los cuales se presenta la siguiente selección, señalando la clase a la que corresponde cada producto. Obsérvense las diferencias entre aquellos de origen local con respecto a aquellos importados, así como las establecidas a partir de la forma en que éstos llegan hasta los carros del ferrocarril:

68. "Así, los productos considerados como originarios de las tierras altas no representaban sino una ínfima parte de las exportaciones, pero alimentaban un tráfico interno de 26.000 toneladas sobre el eje Guayaquil-Quito; en cambio, el cacao y el café, que contribuían en un 55 por ciento a las exportaciones totales del país, no proporcionaban sino un 1,5 por ciento del tonelaje ferroviario sobre la misma línea. Además, para apreciar el peso e la agricultura producida por el mercado nacional, es necesario precisar que el tonelaje de productos agro-silvo-pecuarios transportado por dicha línea alcanza en este año (1921), 76.253 toneladas, lo que es ampliamente superior a los tonelajes de cacao y café", en Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, p. 221.

69. Aunque se produzcan reclamos al respecto, más bien esporádicos, como el que ilustra el segundo cuadro incluido en este trabajo, inicialmente publicado en *El Comercio* y reproducido por *El Observador*, el 29 de septiembre de 1918.

70. The Guayaquil and Quito Railway Company, *Tarifa y Clasificación General No. 3, Pasajes, Fletes y Trenes Expresos en vigencia 1° de Agosto de 1911*. Sin otros datos de publicación.

Productos	Clase
<i>Alimentos</i>	
Avena del país	4
Azúcar refinado (dirección norte)	3
Azúcar refinado (dirección sur)	4
Cacao	3
Café	3
Carne (en vidrio, salada y en tarros)	2
Carne fresca	1
Caviar	1
Cebada	4
Cebollas	4
Cereales y compuestos	3
Cerveza	3
Chocolate	2
Chorizos de Bolonia	1
Confites	2
Conservas en tarro	2
Conservas en vidrio	1
Escabeches en vidrio	1
Fréjoles	4
Frutas (secas o frescas)	3
Frutas en conserva	2
Goma de mascar	3
Granos de toda clase (del país)	4
Harina importada	3
Higos	3
Huevos	1
Jaleas	3
Jamones	3
Leche	4
Legumbres	4
Macarrones (fideos)	3
Maíz del país	4
Manteca	4
Mantequilla del país	4
Manzanas	3
Mostaza	3
Nueces de comer	2
Pescado fresco, salado, seco o preservado	3
Plátanos	4
Productos para panaderías	3
Queso del país	4
Queso importado	3

Productos	Clase
Raspaduras	1
Salchichas frescas	1
Tallarines	3
Trigo	4
Vinagre del país	3
Vinagre importado	1
<i>Cigarrillos y bebidas</i>	
Cigarrillos y cigarrillos en cajas	2
Coñac	1
Mistelas	1
Ron en barriles	3
Ron en botellas	1
Vinos	1
Whisky	1
<i>Objetos suntuarios</i>	
Alfombras (importadas)	1
Automóviles	2
Binóculos de teatro	1
Kinetoscopios	1
Mesas de billar	1
Telescopios	1
<i>Objetos varios</i>	
Calzoncillos (no de seda)	3
Camisas (lino, algodón, lana)	3
Casimires	3
Excusados	1
Guano en sacos	5
Heno comprimido	4
Jabón	3
Juguetes	1
Leña	5
Libros	2
Pantalones	3
Papel para excusado	2
Periódicos	1
Urinaris	1
Zapapicos	3
<i>Objetos curiosos</i>	
Barbas de ballena	2
Cabello	1
Locomotoras y accesorios	1
Miembros artificiales	1
Vainas de espada	1

La evolución del tráfico ferroviario expresada en el tipo de productos que se transportan es un importante indicador del crecimiento nacional, así como de las tendencias de desarrollo del mercado interno en el primer cuarto del siglo XX. Al considerar el desplazamiento ferroviario en sus dos direcciones, se constata que los productos transportados en tren no se reparten uniformemente en los mercados de Guayaquil o de Quito. El tránsito de la línea, en términos generales, cobrará mayor importancia entre Guayaquil y Riobamba que entre Riobamba y Quito, siendo, lógicamente, mayor la significación del tráfico desde Guayaquil hacia Quito que desde Quito hacia Guayaquil.⁷¹ Un interesante testimonio, no solo de este particular, sino de las polémicas que traía aparejadas, es el proveniente del bisemanario *El Observador*, en su edición del 29 de septiembre de 1918, en cuya portada, bajo el encabezado “¡Pueblo! mira la causa de tu miseria”, se pone en duda que la producción de alimentos que de la Sierra llega a la Costa esté cabalmente dirigida al consumo interno, cuanto a la exportación con que se enriquecen “contrabandistas y ladrones”. La publicación en cuestión, reproduciendo un cuadro inicialmente publicado en *El Comercio*, señala que, en solo 21 días, del 10 al 31 de agosto, 1'378.192 libras de víveres fueron transportadas por ferrocarril a Guayaquil, cantidad que sería por demás desmesurada para cubrir la demanda de dicha ciudad como inconsecuente con las frecuentes quejas por la escasez. El cuadro que acompaña a la nota está en la página siguiente.

La Compañía del ferrocarril llega incluso a establecer tarifas preferenciales para el transporte de productos destinados a Guayaquil mientras grava con mayores tarifas los destinados a la Sierra. La Costa, a diferencia de la Sierra, registró además un incremento en sus niveles de consumo por las entradas generadas en las exportaciones de cacao. Las haciendas, como unidades productivas de mayor importancia, entonces fuentes de abasto para la demanda interna del país y especializadas en el cultivo de frutas, cereales y en labores ganaderas, son los centros que redefinen las características de las unidades poblacionales menores, las que actuarán como núcleos de acopio de productos agrícolas, de labores comerciales y de servicios, convirtiéndose en fases del proceso productivo de las haciendas. La especialización y los niveles de diversificación de oferta de productos dan lugar a que algunos de estos pueblos y ciudades se transformen en centros de mayor importancia. Tal el caso de ciudades como Ambato y Riobamba. La primera, por su cercanía a la capital y como punto de partida hacia el Oriente; y la segunda, por su ubicación a mitad de camino entre Quito y Guayaquil, circunstancia

71. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, p. 227.

Estación	Libras								
	Quesos	Mantequilla	Manteca	Huevos	Harina	Papas	Cebada	Trigo	Granos
Quito	760	8.218	.....	.....	63.885	.....	.....	.....	13.745
Tambillo	.....	.....	.....	.....	30.090	.....	.....	.....	.....
Machachi	2.450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lasso	.....	780	.....	.....	.....	2.605	.....	.....	.....
Guaytacama	166	424	.....	.....	.....	3.023	.....	.....	.....
Latacunga	3.012	1.323	2.191	1.834	10.850	30.204	2.033	.....	18.855
San Miguel	320	.....	810	1.225	2.692	71.381	.....	.....	7.427
Ambato	10.280	720	15.705	27.890	107.287	366.070	.....	.....	75.600
Cevallos	.....	.....	.....	720	.....	2.580	.....	.....	.....
Mocha	910	.....	790	2.355	40	125.447	155	.....	470
Riobamba	3.510	2.965	5.780	15.115	5.467	11.892	3.360	115	3.310
Cajabamba	25	.....	4.665	13.024	30.000	31.268	13.061	202	10.367
Guamote	.....	170	100	1.765	.....	117.117	8.245	.....	1.780
Palmira	.....	.....	.....	.....	.....	18.345	6.230	.....	.....
Tixán	.....	.....	.....	.....	.....	2.729	.....	.....	4.303
Alausí	.....	.....	.....	145	.....	4.370	440	2.695	37.372
Sibambe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	938
Total	21.433	14.600	30.041	64.073	250.311	787.031	33.524	3012	174.167

Quito, Septiembre 24 de 1918

(f) James C. Gillespie, Auditor

potenciada por la entrada en funcionamiento del ferrocarril trasandino. Riobamba, en cuanto nexo central entre Sierra y Costa, llega a ser un importante centro administrativo y asiento de poder.

En torno a ciudades como Latacunga, Ambato y Riobamba se constituye un sistema subregional con respecto a Quito. Este sistema se convierte en un eje articulador de una serie de pueblos y enclaves menores hasta conformar un entramado de interrelaciones imbricadas. Ambato y Riobamba, por su ubicación como estaciones de importancia en la ruta Guayaquil-Quito, eje nacional por excelencia;⁷² constituyen un segundo nivel en la organización urbana. A partir de 1920, este nivel gozará de un dinamismo económico importante caracterizado por la inversión de capitales en la industria alimenticia y textil paralela al desarrollo de bancos regionales. Las ciudades favorecidas por el tráfico ferroviario, a diferencia de las que no lo fueron, indudablemente registraron un considerable crecimiento de los capitales en circulación.⁷³ Esta constatación vuelve a poner en evidencia las muy próximas re-

72. *Ídem*, p. 185.

73. En la Costa, un aumento en el monto de capital en circulación parecido al de las po-

laciones entre mejoramiento del tránsito gracias al ferrocarril, detonante de un ulterior proceso de desarrollo de las fuerzas productivas y de crecimiento del mercado nacional.

La entrada en funcionamiento del ferrocarril en su tramo andino, entre 1905 y 1908, dio lugar a un proceso de modernización de la agricultura. Muchos terratenientes, algunos de ellos titulares de las mayores fortunas serranas, invertirán las entradas de la renta de sus tierras en obras de irrigación; plantación de pinos, eucaliptos y otras especies no autóctonas; adquisición de ganado importado; compra de semillas seleccionadas; aplicación de nuevas técnicas agrícolas; introducción del uso de insumos; inversiones en otro tipo de actividades económicas, entre otras. Entre los agentes de este proceso de modernización estaría el interés por incrementar la producción destinada a la Costa y al mercado externo, eventualmente.⁷⁴ Este proceso se facilitó por las condiciones ecológicas favorables, el comfortable servicio proporcionado por el ferrocarril⁷⁵ y la cercanía de mercados urbanos cada vez más apetecibles. Entre 1910 y 1927, el transporte de lácteos y derivados, por citar un indicador, al pasar de 173 a 2.480 toneladas, se incrementó en 15 toneladas.⁷⁶

De acuerdo a un catastro de 1897, las propiedades urbanas y rústicas de las provincias de Pichincha, León (actualmente Cotopaxi), Tungurahua y Chimborazo⁷⁷ tenían un valor que ascendía a más de 100 millones de sucres. Este catastro, al que se pensó formalizar judicialmente para individualizar precios de propiedades y fijar impuestos sobre la plusvalía generada por el paso del ferrocarril, no pudo ser llevado a la práctica. Pero para 1908 habían cuadruplicado su valor “sin más sacrificios que los que ha soportado el Gobierno, en cumplimiento de su deber, mirando por la prosperidad de sus compatriotas y vecinos”.⁷⁸

Si por un lado es de fundamental importancia el proceso de movilización poblacional suscitado por la entrada en servicio de los trenes de pasajeros, el desplazamiento de los vagones de carga no ocupa un lugar secundario: facilita la llegada de grandes cantidades de materiales de construcción, una variedad de mercaderías y un amplio surtido de novedades. Muchas de

blaciones serranas favorecidas por el tren, solo lo tuvo Yaguachi-Milagro, sede de grandes plantaciones de caña de azúcar e ingenios.

74. Enrique Ayala, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana*, p. 46.

75. Confortable con relación a anteriores formas de transporte. Por lo demás, en fuentes hemerográficas y bibliográficas, son frecuentes las quejas contra la calidad del servicio ferroviario: incomodidad, precios elevados, horarios que no se cumplen, envíos que se extravían, etc.

76. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, p. 227.

77. Eloy Alfaro, “Historia del ferrocarril”, p. 461.

78. *Ídem*.

éstas, si bien no estaban al alcance de toda la población —debido a su limitado poder adquisitivo—, solo comenzaron a ser conocidas gracias a su llegada en tren. Un aspecto importante de este naciente comercio constituye la llegada de maquinarias para el agro, para las industrias que entonces comienzan a instalarse y para la construcción de vías y carreteras. A partir de la entrada en funcionamiento en ferrocarril, poco a poco el Ecuador deja de ser un país de poblaciones dispersas e incomunicadas entre sí. Los procesos económicos y sociales que entonces tienen lugar se explican en buena medida, por los efectos del tránsito de este medio de transporte que sentó las bases para una mayor comunicación e integración regional. El beneficio traído por el tren no fue uniforme para las regiones y poblaciones que contaron con su servicio; se mantuvieron los anteriores desequilibrios: determinados sectores prosperaron mientras otros, ciertamente, se pauperizaron al no encajar en el nuevo esquema de país en el que el tren, pese a todo reparo, jugó un rol proverbialmente decisivo.



BIBLIOGRAFÍA

- Alfaro, Eloy, "Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito", en Eugenio De Janón Alcívar, *El viejo luchador, su vida heroica y su magna obra*, Quito, Empresa Editora Abecedario Ilustrado, 1942.
- Andrade Marín, Francisco, "Los ferrocarriles del Ecuador ante los de América en general", Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1908.
- Anónimo, "El Ferrocarril de Riobamba y la Revolución del 1° de Enero de 1906", Riobamba, Imprenta Municipal, 1906.
- Anónimo, "Riobamba y el Ferrocarril", en *La linterna*, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1905.
- Ayala Mora, Enrique, "De la Revolución alfarista al régimen oligárquico liberal", en Enrique Ayala Mora, edit., *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 9, Quito, Corporación Editora Nacional/Grijalbo, 1990.
- _____, *Historia de la Revolución Liberal ecuatoriana*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994.
- Bustos, Guillermo, "Notas sobre economía y sociedad en Quito y la Sierra centro-norte durante las primeras décadas del siglo XX", en *Quitumbe*, Revista del Departamento de Historia de la Universidad Católica, No. 7, 1990.
- Crespo Ordóñez, R., *Historia del ferrocarril del Sur*, Quito, Imprenta Nacional, 1933.
- Deler, Jean Paul, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, Quito, Banco Central del Ecuador (BCE), 1987.

- Dubly, Alain, *Los poblados del Ecuador*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1990.
- Flor M., Félix, *Páginas de la Historia Contemporánea: la rectificación de la línea férrea de Riobamba*, Riobamba, Imprenta y Librería Nacional, 1924.
- Ibarra, Hernán, "Ambato, las ciudades y los pueblos en la Sierra central ecuatoriana (1800-1930)", en Eduardo Kingman Garcés, comp., *Ciudades de los Andes, visión histórica y contemporánea*, Quito, CIUDAD, 1992.
- Maldonado y Basabe, Rodolfo, *Monografía de la provincia del Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta Nacional, 1930.
- Maldonado Obregón, Alfredo, *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron, 1856-1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977.
- Moreira, Rubén, "Ecuador, transformaciones urbanas y arquitectónicas en la primera mitad del siglo XX", en Eduardo Kingman Garcés, comp., *Las ciudades en la historia*, Quito, CIUDAD, 1989.
- Torres, Víctor Hugo, "Los municipios ecuatorianos, historia de una derrota", en Eduardo Kingman Garcés, comp., *Las ciudades en la historia*, Quito, 1989.
- Varios autores, "El sueño de Archer Harman", en *La Liebre ilustrada*, Revista de circulación conjunta con diario *Hoy*, No. 101, 2 de noviembre de 1986.