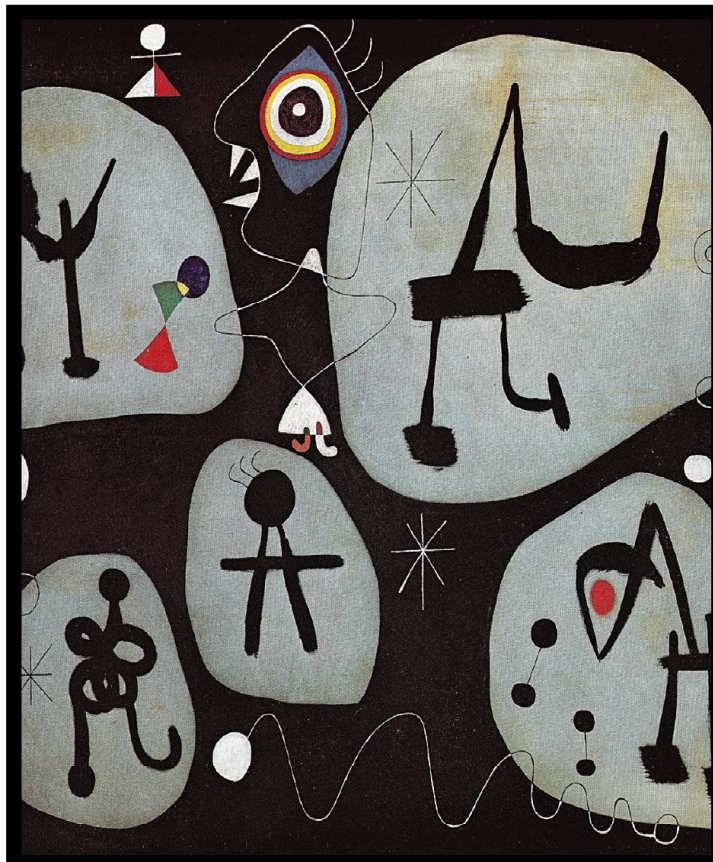


## SOCIOHISTORIA



Mujeres oyendo música (1945)

Joan Miró

Col. Sr. Hans Neumann

## EL PAPEL DEL FERROCARRIL EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO NACIONAL DE LA REVOLUCIÓN LIBERAL ALFARISTA (1895-1912)

*Rafael Cartay\**

*E. Alexander Piñero\*\**

### RESUMEN

*Este artículo se deriva de una investigación descriptiva, documental e histórica, basada en fuentes secundarias diversas para analizar y resumir diferentes aspectos económicos, políticos y sociales que intentar explicar el contexto socioeconómico y político ecuatoriano en el que se inserta la Revolución Liberal, finalizando el siglo XIX y iniciando el XX, comandada por el general liberal Eloy Alfaro. Tras triunfar en 1895 su gobierno emprendió, en medio de graves dificult-*

\* Economista (Universidad Central de Venezuela-UCV, Caracas); M.Sc. en Economía Agrícola (Colegio de Postgraduados, Chapingo, México/IICA-OEA, Turrialba, Costa Rica); Doctor del Tercer Ciclo (Université de Paris I-Pantheon-Sorbonne, Francia). Profesor jubilado Universidad de Los Andes (Mérida, Venezuela) e investigador emérito del Centro de Investigaciones Agroalimentarias «Edgar Abreu Olivo» (CIAAL-EAO, FACES-ULA); Profesor-investigador de la Universidad Técnica de Manabí-UTM, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físicas y Químicas, Escuela de Ingeniería Industrial (Portoviejo, Manabí, Ecuador). E\_mail: rafaelcartay@hotmail.com

\*\*Ingeniero Químico (Universidad de Los Andes-ULA, Venezuela); Máster con nivel de Suficiencia Investigadora (Universidad Politécnica de Madrid-UPM, España); Doctorado Mención Internacional en Ingeniería de Organización y Administración de Empresas (UPM, España). Profesor de la Universidad Técnica de Manabí, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físicas y Químicas, Escuela de Ingeniería Industrial; Consultor internacional en normas ISO, calidad y productividad, gestión de la innovación e instituciones, entre otros. E-mail: epinero@utm.edu.ec

**Recibido:** 15/06/2020

**Aprobado:** 20/07/2020

*tades económicas, la construcción del ferrocarril trasandino con el propósito de unificar físicamente el país, integrar sus mercados y movilizar el ejército para combatir las insurrecciones internas y defender las fronteras nacionales. La obra, que conectaba a Guayaquil y Quito, fue inaugurada en 1908 en medio de una gran inestabilidad política. El ferrocarril a vapor era visto, entonces, como el símbolo del progreso, y fue presentado como la obra magna de la gestión alfarista y su mayor aporte al proyecto de integración nacional. Sin embargo, no cumplió a cabalidad los objetivos planteados. El Ferrocarril Trasandino no pudo integrar el mercado interno porque la Sierra y la Costa tenían economías no complementarias, desarrollos desiguales y clases hegemónicas con intereses distintos e irreconciliables. Si bien la vía férrea logró vincular físicamente a la Sierra con la Costa, esa relación se hizo de una manera parcial, irregular y a un costo tan alto que no justificó el enorme esfuerzo, económico, político y social, invertido para culminarla.*

**Palabras Clave:** *Ferrocarril trasandino, Ecuador, siglo XIX, sierra, costa, clases hegemónicas, exportación de cacao.*

## **THE ROLE OF THE RAILROAD IN THE CONSTRUCTION OF THE NATIONAL PROJECT OF THE ALFARISTA LIBERAL REVOLUTION (1895-1912)**

### **ABSTRACT**

*This article is derived from a descriptive, documentary and historical research, based on diverse secondary sources to analyze and summarize different economic, political and social aspects that try to explain the Ecuadorian socioeconomic and political context in which the Liberal Revolution was inserted, based on the end of the XIX century and the beginning of the XX century, commanded by the liberal general Eloy Alfaro. After his triumph in 1895, this government undertook –in the midst of serious economic difficulties– the construction of the Trans-Andean railroad with the purpose of physically unifying the country, as well as integrating its markets and mobilizing the army to combat internal insurrections and defend the national borders. This construction, which connected Guayaquil and Quito cities, was inaugu-*

*rated in 1908 in the midst of great political instability. The steam railroad was seen, by then, as the symbol of progress, and was presented as the masterpiece of the Alfarista administration and its greatest contribution to the national integration project. However, it did not fully meet its stated objectives. First of all, the Trans-Andean Railroad could not integrate the internal market, because the highlands (sierra region) and the coast had non-complementary economies and also unequal development. Secondly, there were hegemonic classes with different and irreconcilable interests. Although the railroad was able to physically link the highlands with the coast, this relationship was partial, irregular and at such a high cost that it did not justify the enormous economic, political and social effort invested to complete it.*

**Key words:** *Trans-Andean Railroad, Ecuador, XIX century, sierra region, coast, hegemonic classes, cocoa exports.*

## **1. Introducción**

Las naciones hispanoamericanas que conquistaron su independencia empezaron a construir sus proyectos nacionales. La herencia colonial era, no obstante, muy pesada. El Ecuador emergente estaba atrasado económicamente y era dominado por clases oligárquicas terratenientes, herederas del período colonial, que sobrevivieron al proceso de transición político, metamorfoseándose, sin abandonar sus intereses de clase ni renunciar a sus privilegios. Afincadas en sus regiones, en especial en la Sierra norte-centro, las clases terratenientes, en alianza con la poderosa e influyente iglesia local, se convirtieron en alternativas de poder político. Basaban su control social en la explotación de los grupos desposeídos, mayormente indígenas encadenados a la producción agropecuaria mediante sistemas de conciertos o de servidumbre casi feudal, asociados a las grandes haciendas. El territorio nacional, fraccionado por la cordillera de los Andes, propició el aislamiento geográfico y creó polos de concentración de intereses económicos y políticos que se disputaban el poder, tanto en la Sierra como en la Costa, desde el inicio mismo de la República, y en connivencia con los factores de la Iglesia. Los grupos se adherían a un predicamento ideológico liberal o conservador, dependiendo de la relación de su ideario político con las cuestiones trascendentales de la época: la intervención del Estado

en la economía, o de la Iglesia en los asuntos del Estado y en la conducción de la educación. Se discutía, sin embargo, en el fondo, sobre si se era partidario o no del laicismo o separación de Iglesia y Estado, o de las ideas de proteccionismo y de libre cambio. Todo ese debate giraba siempre en torno a si esa adhesión beneficiaba o no a los intereses particulares y de clase de los grupos en pugna, más que a los elevados intereses de una nación en construcción.

La llegada de Eloy Alfaro a la conducción del gobierno ecuatoriano, en 1895, en medio de una fuerte inestabilidad política y lucha por el poder político entre los poderosos intereses económicos de la Sierra y de la Costa, creó una gran esperanza entre las clases populares, en especial las de la Costa, históricamente marginadas. Urgido por la necesidad de crear un proyecto nacional cónsono con su ideario liberal y sus ideas de progreso y civilización, Alfaro planteó la construcción de un ferrocarril trasandino que vinculara a la Sierra con la Costa, con el propósito de unificar el territorio nacional, integrar los mercados regionales en el mercado interno y defender el territorio de las insurrecciones de los caudillos internos y de las tentaciones anexionistas de los países vecinos.

La bibliografía nacional sobre el tema es extensa, tanto en la descripción de la sociedad como de la economía del Ecuador de finales del siglo XIX e inicios del XX, lo que ha producido una nueva historia crítica especializada en el estudio de ese período. La extensa red ferroviaria del Ecuador, incluidos las cortas líneas férreas regionales, y sus impactos sobre las economías regionales, ha sido objeto de muchos trabajos, la mayor parte laudatorios y poco críticos. La figura de Alfaro, por su parte, ha estado en el medio de pasiones políticas que lo han, la mayoría mitificado, o demonizado los menos, ambos sin el apoyo completo de investigaciones exhaustivas. Este artículo busca solo plantear algunas interrogantes, y estimular la discusión, sobre los beneficios que obtuvo el desarrollo del Ecuador de esa magnífica obra que costó tantos recursos humanos y materiales a un país que, entonces, vivía casi en una crisis permanente.

## **2. Metodología**

El presente estudio es una investigación descriptiva, de carácter documental e histórica, basada en fuentes secundarias diversas, que tratan sobre aspectos económicos, políticos y sociales, de relevancia para explicar el contexto socioeconómico y político ecuatoriano en el que se inserta, a finales del siglo XIX y principios del XX, el ferrocarril a vapor, una de las innovaciones tecnológicas más representativas de la revolución industrial inglesa. Esta investigación se dividió en tres partes. En la primera se caracterizó la situación de la economía y la sociedad en las dos macro-regiones más importantes del Ecuador: La Sierra y la Costa. La segunda trató sobre la revolución industrial inglesa, sus principales innovaciones tecnológicas y su difusión internacional. En la tercera parte se abordó la época de instauración de la revolución liberal en el Ecuador, las ideas políticas de Eloy Alfaro y el papel que jugó el ferrocarril a vapor como símbolo de progreso y civilización en el ideario alfarista.

## **3. Explicando los orígenes de la Revolución Liberal**

### **3.1. El contexto nacional ecuatoriano a finales del siglo XIX: economía y sociedad en las regiones**

En el último cuarto del siglo XIX, a partir de 1875, el Ecuador era un país rural, de escasa población, ocupada básicamente en una economía agraria. La propiedad de la tierra era el factor de producción más importante, y los terratenientes constituían la clase hegemónica en la vida económica, política y social. La población urbana del país se concentraba en unas pocas ciudades que apenas comenzaban a establecer servicios públicos para sus residentes.

La actividad económica urbana predominante era el comercio de productos básicos de producción local para satisfacer el consumo interno de la mayoría, e importados, para el consumo de la élite. La economía tenía una base dual concentrada en dos polos geográficos, la Sierra y la Costa, que aglutinaban la población y la producción. La economía de la Sierra, en particular de la zona centro-norte, con su núcleo principal en Quito, se sustentaba en un precario desarrollo agropecuario de baja productividad, basado en la existencia de haciendas con relaciones de producción casi feudales, con sus campesinos sumidos en una suerte

de vasallaje, y en una actividad textil artesanal de pequeña producción, intensiva en el uso de mano de obra, cuyos productos eran costosos y de una relativa baja calidad. El otro polo era el de la Costa, con su núcleo principal en la ciudad portuaria de Guayaquil, que concentraba los beneficios de un incipiente desarrollo agrícola, ganadero y pesquero, que estimuló el dinamismo económico y demográfico de la cuenca del Guayas. El cacao era el cultivo más importante del país, que, a través de su exportación desde el puerto de Guayaquil, vinculaba al Ecuador con el mercado mundial.

La población total del país no llegaba a medio millón de habitantes en 1780. Un siglo más tarde, en 1880, se acercaba al millón, y en 1890 ya lo superaba, localizándose la mayor parte en la Sierra y, en general, en las zonas rurales (INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR, 1995: 83). A pesar de que no se cuenta con estadísticas demográficas precisas, pues el primer censo moderno de población del Ecuador se levantó en 1950, se estima que hacia 1825, empezando la etapa republicana, entre el 80 y el 85 % de la población nacional se concentraba en la Sierra. Apenas un 15 % se localizaba en la Costa, puesto que Oriente no contaba para los gobernantes. Después, otro siglo más tarde, hacia 1920, las estadísticas habían cambiado totalmente: la mayor parte de la población se ubicaba en la Costa, que superaba a la Sierra también en las estadísticas agregadas del PIB (INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR/ SENPLADES, 2009).

En la Sierra centro-norte del país se vivía en cierta manera de las glorias del pasado. Quito era la sede del poder central, con una estructura urbana monumental, pero conventual, con una fuerte presencia de la iglesia en las edificaciones, pero también en las costumbres sociales y en las manifestaciones del poder político. Hassaurek (1967) señaló que la vida religiosa quiteña acompañaba la existencia de todos los grupos sociales. Reinaba la pompa, pero también el aburrimiento social. En el Quito de los inicios de la república, las clases acomodadas criollas, beneficiarias de grandes propiedades de tierras, formaban una aristocracia que se identificaba con los sectores más conservadores de la sociedad (St. Geours, 1983:42). Entonces, la vida pública era conventual, escaseaban las diversiones y la asistencia a la iglesia era la distracción cotidiana de las mujeres de la alta sociedad. En la cúspide de la estructura del poder regional estaba la clase terrateniente. La propiedad de la

tierra estaba en manos de particulares y de la Iglesia católica. La clase dirigente estaba formada por los grandes terratenientes y el alto clero. Esa poderosa clase actuaba en connivencia con los caudillos militares para la toma de decisiones e imponer su control social. La Sierra constituía una región autónoma, independiente en lo político y económico. Allí operaba una esfera particular de circulación monetaria: circulaba su propia moneda, con un alcance puramente regional y sin aceptación en el resto del país, impidiendo, o limitando, el intercambio económico interregional. La Sierra se comportaba como un espacio cerrado regionalmente, en el que circulaban las fichas empleadas en las de los grandes latifundios, que servían como medio de pago y cambio en el interior de las grandes haciendas. En las ciudades serranas circulaba la moneda colombiana, por los contactos económicos con el sur de Colombia, que operaba como un espacio económico ampliado. St. Geours (1983: 44) señaló que, dada la existencia de un sistema bimetálico, se empleaba el oro para los intercambios extrarregionales y la plata para los interregionales. Incluso en 1867, cuando se creó el banco de Quito, de efímera existencia, sus billetes solo eran aceptados en la región de la Sierra. Entonces, casi no había comunicación con el espacio extrarregional, con Guayaquil o Cuenca (Sierra sur).

Cerca de Quito operaban, entre 1863 y 1875, algunos molinos con pretensiones de modernidad, como los de Palacios y Flores; algunos pequeños aserraderos que apenas exportaban pequeños lotes y cinco a seis talleres de manufacturas dedicadas a la hilandería y al tejido de algodón y de lana, cuyos productos eran de una calidad considerada mediocre: las hilanderías de Pedro Pérez Pajera, situadas cerca de Coto-paxi, que producían telas de algodón, las de Manuel Jijón, en Peguche, que producían bayetas para el mercado local y extrarregional. Había, además, fábricas en Pinsaquí, Latacunga y Riobamba. Algunas de esas empresas, todas pequeñas, utilizaban máquinas importadas de Estados Unidos, como la de Pérez Pajera, o de Inglaterra y Bélgica, como la de los hermanos Aguirre, en Chillo, o de Francia, como en la fábrica de Jijón. Pero, aunque se empleaba para la producción algunas máquinas importadas, la producción en los telares era baja, pues la maquinaria presentaba con frecuencia dificultades para su operación y mantenimiento, así que el impacto sobre la producción y la productividad de esta actividad era poco significativo.

Es decir que, a pesar de la presencia de estas fábricas, las cosas no cambiaron mucho, porque la mayor parte de la población estaba empobrecida y no tenía gran capacidad de consumo. Los campesinos eran indígenas oprimidos por distintas modalidades de concertaje, en la triste condición de peones enfeudados y atados a la hacienda y a un propietario, a un círculo vicioso de ignorancia, indefensión jurídica, precaria posesión de la tierra de acuerdo a los designios del hacendado, en un sistema de baja producción y deudas interminables, que configuraban una situación de esclavitud por deuda. En esas condiciones de sometimiento de la mayoría de las personas, con reducidos mercados y consumidores con escaso poder adquisitivo, el impacto de estas industrias era modesto sobre la economía regional.

Había relaciones comerciales con el sur de Colombia y funcionaba un incipiente mercado regional, pero no había mucho más (Acosta, 2006). Los intercambios económicos con las poblaciones de la Costa reanimaron la alicaída economía serrana a partir de 1875, y los influjos del crecimiento poblacional urbano, un mercado ampliado y el auge agroexportador de la Costa tuvieron ciertas repercusiones sobre la sociedad de la Sierra. En particular, por el aumento de la demanda de alimentos básicos, baratos, que venían de la Sierra. El panorama económico general para la emergente república no era muy esperanzador. Había, en realidad, una actividad fabril, que consistía en una estructura productiva compuesta por muchos telares que producían telas de algodón y de lana, bayetas, liencillos, lienzos, camisas, bolsos, y de las actividades artesanales del calzado, las alfombras, los sombreros y la alfarería. Una función de producción baja en capital, pero más o menos intensiva en el uso de la mano de obra, mal remunerada y con escaso poder adquisitivo. En un censo levantado en el cantón Cotacachi, famoso por la producción de ponchos, se registraron casi 2.800 artesanos, entre tejedores, urdidores, ruaneros (Hassaureck, 1967), la mayoría de ellos de condición modesta.

El poblamiento de la Sierra estaba vinculado estrechamente con variables relacionadas con la concentración del poder religioso durante la colonia, las desigualdades económicas heredadas de la colonia y por

los enfrentamientos por el control del poder político en los inicios de la época de la república.

El poblamiento de la Costa obedecía, en cambio, a otras razones. Allí, la distribución de la población estaba vinculada con la historia del desarrollo agrícola y con su pasado indígena prehispánico. Desde tiempos remotos la geografía del litoral atlántico había sido objeto de un intenso poblamiento indígena. Más tarde, avanzado el siglo XIX, el desarrollo de las haciendas en la Costa había actuado como un imán atrayendo población campesina desde la Sierra, lo cual creaba asperezas entre las dos clases dominantes, la de la Sierra, cuyas haciendas perdían mano de obra barata o enfeudada, y la de la Costa, que se beneficiaba de esa mano de obra para agrandar sus haciendas, con sistemas de trabajo casi similares a los de las haciendas serranas (Guerrero, 1980: 44-48).

Esa población emergente se dedicó, por el sistema de sembraduría o finquería, un sistema de tala y quema extensivo -que servía a los intereses de colonización agrícola de los hacendados de la Costa-, para ampliar las fronteras de las haciendas de cacao con otros cultivos como la caña de azúcar. Así fueron extendiéndose haciendas que colonizaron, usando la mano de obra barata campesina, las áreas cercanas a la extensa cuenca del río Guayas y de algunas zonas del litoral sur. El poblamiento estuvo, además, marcado por dos hechos, uno geográfico y otro relacionado con las transformaciones políticas y económicas en el curso del tiempo. El primero es que los españoles crearon, durante el proceso de temprana colonización que adelantaron sus primeras ciudades, emplazándolas sobre centros poblados indígenas: Quito, Riobamba, Cuenca, Loja, Guayaquil, Portoviejo, Baeza. El segundo es que, al inicio de la etapa republicana, se eligió a Quito como capital política y a Guayaquil como puerto para atender el comercio internacional, reafirmando dos condiciones: la de capital política en Quito y la de ciudad portuaria en Guayaquil, condiciones que operaban desde la época colonial y que siguieron vigentes al inicio de la época republicana (INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR, 1995:85). Esa escogencia hacía honor a las condiciones que tenía Guayaquil como puerto natural, constituyendo el golfo más grande entre Panamá y Chile. Era un puerto de aguas profundas y de gran anchura que permitía el acceso de embarcaciones grandes. Gozaba, además, de una red fluvial, que formaba la cuenca del

río Guayas, resultante del encuentro de los ríos Daule y Babahoyo. Esa red unía al puerto con zonas de producción agrícola de fértiles valles periféricos en los que floreció la cultura cacaotera. El puerto de Guayaquil fue el gran beneficiario de esa expansión de agroexportación, en especial del cacao, conectando al Ecuador directamente con el mercado mundial. Esa inserción fue, sin embargo, condicionada, porque convirtió al Ecuador en un país exclusivamente proveedor de materias primas agrícolas e importador de bienes terminados.

La Costa tenía un pequeño intercambio comercial con la Sierra, que había sido estimulado por la apertura de la primera vía carrozable entre Quito y Ambato, en 1871 (Deler, 1987) y por el acondicionamiento, durante la gestión gubernamental de Antonio Flores, de la carretera entre Guaranda y Babahoyo, la vieja “Vía Flores”, buscando evadir la “infernical trocha” para mulas, que era la única vía existente entre Quito y Guayaquil (Ortiz Crespo, 1983). Al aumentar la población del Guayas, aumentó un poco el intercambio comercial con la Sierra, aunque sin llegar a ser muy importante, que consistió en productos de las fábricas serranas de textiles y en algunos productos alimentarios básicos. Guayaquil, y la economía de la Costa, estaban cambiando rápidamente. Allí se produjeron dos notables períodos de expansión económica que impactaron el desenvolvimiento de la economía regional, ambos ligados con el desarrollo de la producción y la exportación del cacao. Se trata de los períodos que los historiadores llaman el primer boom (1752 y 1820) y el segundo boom (1870-1925) del cacao. Durante el primer boom despegó Guayaquil como puerto. Ese despegue se intensificó a partir de la década de 1770, cuando se autorizó el comercio recíproco entre varios puertos hispanoamericanos. Durante el segundo período de expansión cacaotera, con un crecimiento sin precedentes de la exportación de cacao, el Ecuador se insertó de manera firme en el desarrollo del capitalismo comercial mundial. Lo hizo como exportador de materias primas mayormente agrícolas e importador de productos industrializados. En esa época se consolidó Guayaquil como un gran puerto, que servía de enlace entre el desarrollo agrícola de las provincias costeras y el comercio exterior. La producción de cacao y de otras materias primas (madera, café, coco, tabaco en hoja, pita, cueros) era exportada desde Guayaquil, desde donde también se comerciaba con destinos más cercanos, el Chocó colombiano y el norte de Perú, con otros productos

como carne y pescado seco y sombreros de Jipijapá (Contreras, 1994: 199-202). De esa manera, Guayaquil se benefició de una creciente acumulación de capital de doble signo. De una parte, era el centro de acumulación de capital de la actividad agrícola de la Costa, especialmente del cacao, por la vía de la acción de prestamistas privados que financiaban a los productores agrícolas con préstamos que obligaban al pago de altos intereses (Si no se cumplía con el pago de la deuda contraída, los prestamistas procedían a la apropiación del bien entregado como aval del préstamo) De la otra, era el centro de la acumulación de capital derivada del comercio de exportación y de importación, que se hacía a través del puerto.

Esos flujos de capital repercutieron sobre el crecimiento urbano, económico y político de la ciudad de Guayaquil. A inicios del siglo XX la población ecuatoriana creció con rapidez, y en particular lo hizo la población de Guayaquil.

Guayaquil se había convertido en la primera ciudad del Ecuador hacia 1880, desplazando a Quito. Su prosperidad económica creciente actuaba como un imán para atraer a una población que buscaba oportunidades para trabajar que no eran satisfechas por la atrasada economía serrana. Para 1870 Guayaquil tenía 12.000 habitantes, 36.000 en 1883. Era todavía una pequeña ciudad en términos relativos, sin embargo, contaba con 16 pequeñas fábricas. En 1909, la ciudad albergaba unos 80.000 h y se había ampliado su base industrial. En sus 40 fábricas se producía cerveza, hielo, cigarros y cigarrillos, galletas, caramelos, fideos, escobas, pólvora. Imperaba la práctica del libre comercio: si un producto podía importarse, se importaba, y no se intentaba competir con la producción extranjera, porque la clase económica dominante se beneficiaba también de las importaciones de productos suntuarios. (Piñero, 1994).

La población de Guayaquil creció rápidamente con los aportes de las corrientes migratorias provenientes de las pequeñas poblaciones de las provincias costeras y de la gente venida de otras partes: de los pequeños pueblos de la Costa y del extranjero. Desde la Sierra llegaron muchos migrantes expulsados por la falta de oportunidades de una economía en creciente decadencia de viejas y atrasadas estructu-

ras agrarias, y de la casi ruina de su artesanado textil. Las artesanías textiles locales de baja productividad resultaban incapaces de competir con las importaciones de telas británicas y francesas, superiores en calidad y más baratas, gracias a las innovaciones en la industria textil introducidas por la revolución industrial (Acosta, 1995; Guerra-Procal, Martín-Montaner, 2017; Contreras, 1994: 197). A Guayaquil arribaron grupos de extranjeros más emprendedores que la población local. No eran muchos, pero eran muy activos en su inserción en las actividades del comercio local, de intermediación en las exportaciones de cacao y de café, de importación de bienes de consumo y en unas cuantas actividades fabriles poco intensivas en el uso de capital. Así sucedió con los catalanes que crearon zapaterías, textilerías, molinos, ingenios y actividades de restauración gastronómica (Pi i Murugó y Arnavat, 2016), o con los sirios, libaneses y chinos que dinamizaron el comercio local de la ciudad. Todos ellos, actuando como comerciantes o intermediarios en las actividades vinculadas al comercio exterior se beneficiaron en el rápido proceso de acumulación de capital en la región, que se basó sobre la gran hacienda agrícola concentrada en pocas manos y el empleo de mano de obra campesina barata de la Costa y de la Sierra, por la mediación de las exportaciones de cacao al mercado mundial (Chiriboga, 1980: 176-178).

De esa manera se creó, con sede en Guayaquil, una poderosa y heterogénea élite económica, integrada por agricultores prósperos, agentes de exportación (de cacao, y de otros productos como café y tabaco) y de importación (generalmente de productos suntuarios para el consumo de las familias poderosas), comerciantes, terratenientes rentistas, industriales incipientes, prestamistas de dinero y aseguradores. Esa élite estableció en poco tiempo los primeros establecimientos bancarios del país, que actuaban como bancos de emisión, para terminar de consolidar su posición económica hegemónica, acrecentar sus fortunas y ampliar considerablemente su influencia política. Esa élite tan heterogénea era el resultado de la unión de intereses puramente económicos, sin compartir grandes lazos sociales, pues había discriminaciones internas. Pineo (1994) señaló que los dos comerciantes chinos que aparecieron en la lista de los guayaquileños ricos durante el período 1897-1908 no eran muy bien vistos por la alta sociedad guayaquileña. Jurado Avilés (1920: 52) mencionó que los comerciantes chinos y sirios

acaudalados de Guayaquil no estaban en el directorio de la Cámara de Comercio, ni podían asociarse al elitesclo Club de la Unión.

Guayaquil se benefició de su condición portuaria. En pocos años, la ciudad se convirtió en el polo más dinámico de la economía ecuatoriana y en la ciudad más poblada, con más servicios y con la mayor tasa de crecimiento económico del país. Creció el mercado regional, impulsado por una demanda de productos básicos de la Sierra y de la Costa, y por una creciente demanda de productos de lujo importados para satisfacer los deseos de ostentación de una nueva clase con grandes recursos económicos, que imitaba los gustos europeos. Su influencia política sobre las grandes decisiones nacionales buscaba concretarse en la conquista efectiva de mayores espacios de poder político nacional.

El Ecuador era, no obstante, a finales del siglo XIX, un país desarticulado por una geografía de relieve irregular, seccionada por la cordillera de los Andes, que entorpecía y encarecía los intercambios mercantiles y el movimiento de personas. La república era, desde el punto físico, político y económico, una ficción. El Ecuador era un país independiente, pero no constituía exactamente una unidad política y económica, sino un país bicéfalo, dividido en dos grandes polos de desarrollo económico y social, con varios centros periféricos de menor desarrollo. En uno de esos polos, el de la Sierra centro-norte, con su núcleo central en Quito, se concentraba el poder político gubernamental, a pesar de que su decadencia económica era cada vez más notoria. En el otro, con sede en Guayaquil, se concentraba el poder económico regional, pero con una menor participación en el poder político nacional, aunque su élite económica hacía grandes esfuerzos para aumentar su influencia. Había otros centros importantes, como Cuenca y Loja, pero eran núcleos periféricos y estaban subordinados a la acción de los dos núcleos principales de la economía y de la política en el Ecuador (Mills, 1983; 139-140).

### **3.2. El influjo de las innovaciones tecnológicas de la revolución industrial y su difusión internacional en el siglo XIX**

Algunos países del mundo occidental experimentaron, desde mediados del siglo XVIII, una profunda transformación social, políti-

ca y económica sin precedentes en la historia de la civilización. El detonador en lo político, en lo económico, de la técnica y de la ciencia, en el ámbito de la ideología y del comportamiento social fueron la revolución industrial inglesa y la revolución francesa, ambos a finales del siglo XVIII. Esos dos grandes movimientos se encargaron de desmontar los fundamentos del feudalismo, su práctica y su ideología. El modo de producción feudal, con su sistema de vasallaje y su estructura estamental y de feudos, estaba siendo superado rápidamente, y emergía un modo de producción capitalista comercial-industrial, que introdujo enormes cambios en las técnicas de producción, en la productividad del trabajo y en los comportamientos sociales, modificando de manera profunda la sociedad de su tiempo.

La revolución industrial inglesa, junto con sus cambios precursores (la revolución agrícola y la primera revolución industrial) modificó la visión del mundo conocido, aceleró la aplicación de innovaciones tecnológicas, creó las condiciones para el maridaje de la ciencia y la tecnología, y promovió el surgimiento de nuevas clases sociales. De la herramienta se pasó a la máquina; del taller artesanal, a la fábrica; de una sociedad rural, con base de economía agrícola-pastoril, se pasó progresivamente a una sociedad urbana, con base industrial. De los señores feudales y los siervos, se pasó a los capitalistas y los obreros. Crecieron las ciudades. Se desarrollaron los mercados, superando las fronteras regionales y nacionales. Se introdujeron grandes cambios en el transporte de personas y mercancías. Las ideologías se internacionalizaron, aupadas por la contradicciones existentes entre las dos grandes clases del nuevo modo de producción: la clase de los capitalistas, inicialmente burgueses (habitantes del burgo o ciudad en proceso de expansión), y las clases de los trabajadores fabriles, el proletariado (carentes de medios de producción, obligados a vender en el mercado su fuerza de trabajo, como único medio de asegurar la sobrevivencia individual y familiar, y su reproducción como clase). Atrás quedó el gremio artesanal: la destreza del trabajador y su fuerza física fueron sustituidas por la máquina que era movida por otra fuente de energía (Cartay, 1995). Poco quedó en pie en el ámbito de la técnica. No obstante, la ideología, más renuente al cambio que las fuerzas productivas, logró sortear algunos inconvenientes. Tras la emancipación de las colonias americanas del poder español y portugués, cambiaron las instituciones y las clases

poderosas se metamorfosearon en su empeño por el control del poder. Los grandes terratenientes hispanoamericanos de la época colonial siguieron mandando durante la época republicana.

El gran cambio industrial se produjo inicialmente en la fuente de energía usada por la sociedad inglesa. Se rompió, así, la camisa de fuerza que limitaba la expansión de las fuerzas productivas de la época. Desde los primeros cambios agrícolas, y luego la llamada primera revolución industrial, o pre revolución, se había sustituido la madera como fuente de energía por el carbón (hulla, antracita, lignito), que abundaba en Inglaterra. Del calor originado en la combustión del carbón, se obtuvo el vapor de agua, que movía un émbolo, una turbina o cualquier otro mecanismo. Cuando se dominó la eficiencia de esa fuerza energética y se aplicó para mover máquinas tejedoras o de hilatura, industrias metalúrgicas, locomotoras a vapor, barcos a vapor, aserraderos, imprentas, se liberó una fuerza que transformó el mundo de la economía y del bienestar humano. El mayor uso de la energía del vapor se aplicó en el desarrollo de medios de transporte: en el carro de Cugnot, en 1769; en el vehículo de Murdoch, en 1784; el barco de vapor de Rumsey, en 1784; el barco Clermont, de Fulton, el primer barco comercial a vapor, en 1807; el Enterprise, el primer buque de vapor de alto bordo, en 1826; el ferrocarril de vapor, que el técnico James Watt inventó en 1765, patentó en 1769, y construyó desde 1774 en sociedad con el empresario Boulton. Cincuenta años después, en 1826, se puso en servicio el primer ferrocarril de pasajeros y carga (Deane, 1977).

Entre esas distintas maneras opuestas de ver y de insertarse en el mundo surgieron ideologías que proponían y justificaban el cambio a escala internacional: el socialismo, el comunismo, el capitalismo. Entre los capitalistas, había los que postulaban su adhesión a la corriente liberal y otros a la corriente conservadora. Ambas posiciones defendían sus postulados teóricos, en la economía y en la política, al calor de los encendidos debates que ocurrían en el seno de la Gran Bretaña, y en particular de Inglaterra, donde se escenificaba la llamada Revolución Industrial. Los liberales defendían el libre cambio o libertad de mercado, las conquistas del progreso, la no intervención del Estado y la libertad de empresa, la libertad individual y la profundización de la democracia igualitaria entre los ciudadanos. Los conservadores defendían

en teoría el proteccionismo comercial y el papel regulador del Estado en la economía y en la sociedad, los valores de la tradición, la familia y la religión, el nacionalismo. En ambos casos sus posiciones teóricas se desdibujaban en la práctica, y a veces los conservadores eran conservadores en política pero no en economía. Igual sucedía con algunos liberales que llegaron, obligados por la circunstancia de lo político, a defender el proteccionismo. Al terminar el dominio colonial español, los líderes de la nueva república, adscritos a las tendencias conservadoras y liberales se enfrentaron entre sí para imponer sus ideas desde el gobierno, en defensa principalmente de sus intereses de clase dominante. La llegada de las innovaciones tecnológicas y sus efectos sobre las economías de los países receptores actuaba como una suerte de termómetro para medir la intensidad del cambio propuesto por los líderes, que discutían, en realidad, sobre la conveniencia de la aplicación o no de medidas proteccionistas o de libre cambio para el desarrollo de la economía de acuerdo a sus propios intereses de clase.

En 1775 salió del taller Boulton-Watt la primera locomotora de vapor de su tipo. En 1825 la empresa había fabricado unas 110 máquinas de vapor que se distribuyeron por el mundo en proceso de industrialización (Tann y Breckin, 1978). La locomotora a vapor de James Watt no era la única. George Stephenson había construido una locomotora a vapor perfeccionada, que había puesto en servicio en 1825. Se trataba de una máquina que arrastraba vagones con pasajeros y carga, a una velocidad de 24 km/hora. Cinco años después, lanzó otra, Rocket o Cohete, que se desplazaba a 45 km/hora.

La difusión de las innovaciones fuera de Inglaterra se hizo por ondas, de acuerdo con el grado de industrialización de los países, la capacidad financiera, el espíritu emprendedor de los empresarios y los sueños de progreso del gobernante. Había ciertas reglamentaciones británicas que impedían las exportaciones de maquinarias, herramientas y utensilios, en especial la relacionadas con la industria textil de algodón y lana, que se mantuvieron en vigor entre 1774 y 1843 (Clough, 1962). Por lo general, la transferencia tecnológica se produce cuando concurren algunas condiciones tales como la intervención estatal para fomentar la industrialización, una cierta acumulación de capital y una estructura de la demanda que permita la adopción de la nueva tecnología (Bairoch, 1975).

Otra gran innovación fue el barco de vapor, construido por el estadounidense Robert Fulton. Fulton inauguró un servicio regular de pasajeros en esos barcos en 1807, que navegaba a lo largo del río Hudson, conectando a Nueva York con Albani. En 1837 un gran barco de vapor cruzó el Atlántico, entre Bristol y Nueva York en apenas 15 días, cuando los más rápidos veleros lo hacían en un mes (Ellaury, 1979: 319). La tercera gran innovación, entre otras aplicaciones de la fuerza de vapor en la industria, fue la imprenta de vapor. En 1867 el francés Mariononi construyó la primera máquina rotativa que revolucionó el arte de imprimir. Después de la fuerza del vapor, surgió la energía eléctrica, al inventarse el dínamo, que permitió transformar el movimiento mecánico en corriente eléctrica, y ésta en movimiento, dando lugar a muchas máquinas innovadoras como el tranvía eléctrico, la locomotora eléctrica (1895), el telégrafo eléctrico (1837), el telégrafo (1875), el alumbrado eléctrico (1879).

En los países que acogieron esas innovaciones, el Estado jugó un papel crucial empleando varias estrategias para la promoción de la industrialización nacional. En Bélgica, por ejemplo, el Estado financió la construcción con recursos públicos y se crearon líneas férreas estatales en todo el país (Lebrun, 1986: 91-93). En otros países, el Estado se limitó a estimular la participación de la iniciativa privada, nacional o extranjera, concediendo ayudas y subvenciones a las empresas, tales como desgravámenes fiscales y arancelarios, cesión gratuita de terrenos públicos para trazado de líneas, estaciones y centros de mantenimiento, o asegurando la obtención de un beneficio mínimo a los capitales invertidos o participando con el financiamiento parcial del proyecto. Por lo general, cuando la obra era financiada y ejecutada por la empresa privada, se le concedía una concesión de 99 años para la explotación exclusiva de las líneas. Pero no todos los países podían desarrollar líneas férreas. Había que cumplir con algunas condiciones, como contar con centros mercantiles y manufactureros, una importante población concentrada en zonas urbanas y, por supuesto, contar con volúmenes importantes de producción como consecuencia del desarrollo de economías de escala y de concentración de la industria. En algunos casos se construyeron líneas férreas en regiones agrícolas consolidadas, con grandes excedentes de producción para ser transportados a los mercados urbanos o a los puertos para su exportación, convirtiendo al ferrocarril

en la innovación principal para conectar a los centros manufactureros transformadores y urbanos con los distantes mercados de las regiones agrícolas (Krugman, 1992). Incluso se construyeron ferrocarriles para la movilización rápida y masiva de tropas con el propósito de resguardar las fronteras o para reprimir levantamientos militares en tradicionales zonas de conflicto (Capel, 2007).

De manera gradual se van extendiendo los beneficios de las grandes maquinarias de la revolución industrial. En pocos países de América Latina se desarrollaron tempranamente los ferrocarriles, tal como sucedió en Chile desde 1851, con empleadas para transportar minerales y personas en zonas mineras (Allende-Edwards, 2001). En el resto de América Latina, los ferrocarriles se introdujeron tardíamente, casi terminando el siglo XIX (Palermo, 2006). La difusión de los ferrocarriles a vapor tuvo lugar, desde muy avanzado el siglo XIX, en los países latinoamericanos de un mayor desarrollo económico relativo o con grandes explotaciones minerales: México, Brasil, Chile, Argentina, Perú, Bolivia. Es importante advertir que una cosa es aplicar una innovación individual dentro de una actividad económica tradicional para modernizarla y otra bien distinta es la de promover un proceso de cambios profundos en las distintas esferas de la acción pública y privada de la economía y la sociedad de un país. Lo que ocurrió en Hispanoamérica fue la inserción, sin más, de una innovación tecnológica en un contexto, sin tomar en cuenta el tamaño de los mercados y las irregularidades del relieve, que influyeron notablemente en sus costos de ejecución.

Tras la independencia de España, los países emancipados en América Latina quedaron casi arruinados, con sus economías agropecuarias destruidas, sus campos abandonados y con sus caminos de herraduras casi intransitables por carretas tiradas por caballos. La nueva élite criolla gobernante, que había jugado un papel secundario dentro de la administración colonial española o portuguesa y que no contaba con gran experiencia en actividades propias del manejo del Estado, desarrollaron planes, muchas veces improvisados y desconectados de la realidad del entorno. Había, además, una pobreza extendida, analfabetismo, latifundismo y minifundismo, campesinos sin tierras, desempleo, bandolerismo. Esa pobreza manifiesta contrastaba con la concentración del poder económico en manos de una pequeña élite, que imitaba los

modelos de consumo de las clases ricas de Europa, y que ahora estaba al frente de un Estado débil, con penurias y grandes deudas acumuladas desde la Guerra de Independencia con Inglaterra y Francia. De esas precarias condiciones, se aprovecharon los acreedores externos, en especial los ingleses, para negociar en condiciones ventajosas la construcción de líneas férreas, articulando regiones productoras de materias primas y mercados urbanos con puertos de exportación-importación (Cueva, 1977: 97-99). En la lógica económica del capitalismo en expansión, se estaba preparando el terreno para una nueva división internacional del trabajo y un nuevo reparto de mercados a escala mundial.

En ese contexto se inscribe la construcción de líneas férreas y navegación fluvial en los países latinoamericanos, a finales del siglo XIX. Ocurre, en cada país, en medio de un enfrentamiento entre distintas corrientes del pensamiento liberal. Los liberales moderados pregonaban reformas económicas y sociales, pero respetando los intereses políticos y económicos de los terratenientes, que constituían las clases locales hegemónicas. Los liberales radicales republicanos buscaban, por su parte, cambiar el *estatus quo* social que venía desde la época colonial, para promover el progreso en las nuevas naciones emancipadas. La tendencia liberal que comulgaba con las ideas de los “jacobinos” buscaba liquidar el antiguo régimen en América, representado por la oligarquía terrateniente, tratando de imponer medidas antiesclavistas y antifeudales. Algunos de esos grupos, partidarios del progreso, emergieron del seno de la intelectualidad criolla que proclamaba valores laicos. Los conservadores, por su parte, estaban vinculados a la tradición y tenían su base social en las viejas oligarquías coloniales y eclesiásticas. Unos, los liberales, se alineaban con el progreso y la civilización, mientras que los otros, los conservadores, defendían el *estatus quo*. No había, sin embargo, muchas diferencias entre ellos en el ámbito de la política y de la economía. Ambos defendían sus intereses políticos y económicos, que eran casi los mismos en su origen, con sus diferencias en los procesos de formación, pues algunos fueron educados en Europa. En la práctica, ambos promovían las exportaciones, el progreso, la inmigración selectiva, las inversiones extranjeras. El ferrocarril era un símbolo del progreso que compartían tanto liberales como conservadores. Pero los liberales se convirtieron en portavoces, más que los conservadores, de consignas anticlericales, antifeudales y librecambis-

tas, partidarios de un Estado no intervencionista, del libre comercio, del desarrollo hacia afuera, ligado al capitalismo comercial a través del comercio exterior. Ambos proponían reformas educativas, pero eran más audaces los liberales. Las diferencias entre unos y otros no fueron, en realidad, tan claras como se pretende mostrar en las diatribas y en los discursos. Muchos conservadores eran, algunas veces, partidarios del libre comercio. Otras veces, los proclamados liberales demandaban el proteccionismo del Estado. El ferrocarril era una oferta común en los dos discursos, que prometían el progreso de la sociedad. La manera de introducir el ferrocarril, la definición de su itinerario y la modalidad escogida para su financiamiento, que estaba en el centro de la diatriba de las distintas tendencias liberales y conservadoras, era más bien un problema de matices. El ferrocarril tenía una extendida aureola de modernidad que lo convirtió en el símbolo del progreso y del desarrollo de un proyecto nacional, que se consideraba imprescindible para la articulación física y económica del territorio (Romero, 1987; Contreras, 1993; Jaksic y Posada-Carbó (Eds.), 2011; Sang Ben, 2015). El centro de la controversia estaba, más bien, en la posición que se tomaba, a favor o en contra, del laicismo, o de la gran influencia de la iglesia en la política y economía del país.

### **3. Eloy Alfaro, su ideario liberal y la construcción del ferrocarril**

En junio de 1895 se produjo el triunfo de la Revolución Liberal y el general Eloy Alfaro tomó el poder. Para algunos historiadores, con Alfaro comienza el Ecuador moderno, que rompe con la enorme influencia de la iglesia católica en los asuntos gubernamentales e inicia una gloriosa época de conquistas sociales que tocan los intereses de las clases populares, de las mujeres, de una educación inclusiva y de la inserción del país en el mercado mundial capitalista (Ayala Mora, 1983: Vol. 9, 9). Para otros, la Revolución Liberal Alfarista era el complemento necesario en la gran obra de la construcción de una nación que se había iniciado tras la Independencia del dominio colonial. Una tarea que había sido desvirtuada por J.J. Flores, e interrumpida, según ellos, por el presidente García Moreno, al ceder la soberanía política con la firma del Concordato. Para otros, la Revolución Liberal Alfarista correspondía al trasfondo ideológico del ascenso de las incipientes burguesías

costeñas, en alianza con los exportadores cacaoteros, enfrentados con la clase terrateniente serrana y los políticos conservadores que venían, con Flores, desde el inicio de la república. Dejando aparte este controversial asunto, podemos afirmar que tanto conservadores como liberales compartían la idea de que la construcción de un ferrocarril entre Guayaquil y Quito era importante como un elemento conector de la geografía y necesario para unir el mercado interno y dinamizar la economía nacional.

Los dos grandes líderes que impulsaron la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito fueron Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro. García Moreno, caudillo conservador, impulsó durante sus dos gestiones presidenciales (1861-1865/ 1869-1875) la construcción del Ferrocarril del Sur. En 1861, recién llegado a la presidencia por primera vez, planteó la necesidad de la obra, pero apenas la inició porque, carente de recursos, perdió el entusiasmo ante obra tan exigente y de tan altos costos. Las estimaciones de costos del ferrocarril alcanzaban, en 1873, a 3.700.000 pesos, mientras que el presupuesto nacional anual rondaba la suma de 1.900.000 pesos. Además, en la crisis de inestabilidad que atravesaba el país, era muy difícil destinar elevados recursos presupuestarios para continuarla o conseguir préstamos a bajas tasas de interés para completar la obra en su totalidad (Durán, *et al.*, XXX, p. 266).

En la gestión de García Moreno se inició, en 1873, la construcción del ferrocarril en el tramo que va de Yaguachi hasta Sibambe, y se pusieron en servicio 91 km de vías férreas que iban desde Durán hasta Bucay (Acosta, 2008: 9). Pero el gobierno de García Moreno solo construyó 30 km (Acosta, 2008; Cedeño, 2011) o 45 km (Guerrero Cuesta, 2005), y el resto, hasta los 83 km de vía férrea existentes en 1875, fue obra de los varios gobiernos que lo sucedieron: Borrero (14 km), Veintemilla (5 km), Caamaño (22 km) y Flores Jijón (12 km). Se trataba, en todo caso, de un ferrocarril modesto, con una vía angosta, que debió ser ampliada posteriormente, elevando el costo de la obra. En realidad, el ferrocarril nunca fue la primera prioridad del gobierno garciano. En el Mensaje a la Asamblea Constituyente de 1869, García Moreno dijo que “Dos objetos principales son los que he tenido en la mira: el primero, poner en armonía nuestras instituciones políticas con

nuestra creencia religiosa; y el segundo, invertir a la autoridad pública de la fuerza suficiente para resistir los embates de la anarquía” (Buriano Castro, 2014: 68).

Para Alfaro, en cambio, el ferrocarril si constituyó la mayor obra material emprendida en sus dos gobiernos. Incluso cuando fue Jefe Supremo de Esmeraldas y Manabí, en 1882, planteó el trazado de la vía férrea Bahía de Caráquez-Santo Domingo de los Colorados-Quito (Guerreiro-Cuesta, 2005). Luego, en su mensaje a la Convención Nacional en Guayaquil, en 1895, se mostró abiertamente a favor del desarrollo del comercio, de la empresa privada, de la inmigración, de la protección de la agricultura y de la instalación del ferrocarril (Alfaro, 1959, Tomo II). Un año después de su llegada al poder, en su mensaje a la Convención Nacional en 1896, Alfaro señaló que el ferrocarril era la obra magna de la Revolución Federal, como un medio de la unificación comercial del país. Arrancó la obra en medio de dificultades financieras internas y sometido a la presión del pago de la deuda inglesa. Continuó la obra sufriendo los altibajos de la falta de financiamiento, sobreponiéndose a derrumbes constantes en la vía y a rectificaciones que elevaban el presupuesto inicial de la obra. Y terminó la obra, “Con el arma al brazo, entre el fragor de la guerra civil, arrojando el dicterio y la difamación” (Acosta, 2008: 8). Alfaro reconocía que el gobierno había emprendido una obra superior a sus recursos, y “que su realización nos habría de envolver en gravísimos apuros económicos, si sobrevinieran contrariedades extraordinarias (...) Pero el Ecuador, si no contara con las facilidades que le presta el Ferrocarril Trasandino, estaría embromado, porque le sería imposible atender a la movilización de sus elementos con eficacia” (Acosta, 2008: 77 y 82). Alfaro hizo construir el ferrocarril contra viento y marea, sorteando todas las dificultades económicas, endeudando a la nación y enfrentando las acusaciones de sus rivales. Fue su gran triunfo, su obra magna, porque fue una obra de ingeniería de muy difícil y grandes costos que solo su perseverancia logró culminar. Se asume de manera automática que la instalación de un ferrocarril, símbolo de progreso, permite la construcción de un mercado nacional, conecte los espacios nacionales y relacione a sus habitantes (Hidrovo-Quiñónez, 2012: 84). Esos beneficios económicos y sociales no fueron obtenidos como se proclamaba, sin embargo, por el Ecuador cuando se concluyó la construcción del Ferrocarril Trasandino, en 1908.

El discurso liberal de finales del siglo XIX e inicios del XX en América Latina planteaba que el ferrocarril era un medio eficaz para integrar el mercado nacional. Probablemente lo era en algunas circunstancias y para otros países, aunque posiblemente no, entonces, para el Ecuador. Sus dos grandes polos, Sierra y Costa, no tenían economías complementarias, sino independientes y, en cierta manera, antagónicas, pues la Sierra se resentía de que la mano de obra campesina, sujeta al concertaje, fuera atraída por la expansión de la Costa. Las clases hegemónicas de ambos polos terminaban enfrentándose por el control político del Estado, buscando el favor de los caudillos, de los líderes políticos y del ejército para que actuaran apoyando sus respectivas causas políticas. A veces, los intereses de estas clases coincidían en torno a alguna reivindicación que las favoreciera a ambas. Así sucedió en 1901, cuando Leonidas Plaza asumió la presidencia. Los mercados de la Sierra y de la Costa eran divergentes. La Sierra estaba conectada con Colombia, país con el que intercambiaba productos agrícolas de piso alto y textiles, y tenía escasa relación comercial con la Costa. Guayaquil, por su parte, estaba vinculado estrechamente con su hinterland agrícola costero, a través de la red fluvial, y con el norte del Perú. Y con el mercado externo, a través de las exportaciones principalmente de cacao. La Sierra y la Costa actuaban, a finales del siglo XIX, como si fueran economías de dos países diferentes, y casi no se necesitaban entre sí.

La Sierra, a pesar de su renuencia al cambio económico, mantenía el control político heredado de la época colonial. Ese control se sustentaba en un grupo de terratenientes y religiosos que se resistían a la modernización de la agricultura en la región. Allí se concentraba la mayor población, pero ésta no representaba una demanda solvente por su limitado poder adquisitivo y su extendida pobreza. Guayaquil, ciudad y puerto, en cambio, concentraba, a través de la red fluvial, usando barcos de vapor, la producción agrícola de las regiones de la Costa, en especial del cacao, que luego se exportaba al mercado mundial. Guayaquil se beneficiaba del comercio local y de importación, y de las actividades de servicios conexos a la actividad productiva de la agricultura y de una incipiente industria. Como resultado de esas actividades, la ciudad se convirtió en una suerte de centro financiero regional por la acumulación de capital, reflejado en instituciones de banca comercial e hipotecaria, encargada de la emisión de dinero y que actuaba como

prestamista para socorrer a los gobiernos nacionales en momentos de crisis política o económica, ampliando de esta manera su área de influencia política.

Hay razones para pensar que el ferrocarril, a pesar de que se dé por sentado su contribución al desarrollo y a la integración nacional del Ecuador (Acosta, 2008: 9), no contribuyó significativamente a la movilización de mercancías entre La Sierra y la Costa. Estas no eran economías complementarias, incluso ni en la producción y consumo de alimentos básicos (Fernández Alonso, 1956). Cada región solventaba internamente sus propias necesidades alimentarias, y casi no existían relaciones entre ella (Mills, 1983:139-140). El propio Alfaro reconoció que, más que integrar el mercado nacional, el ferrocarril sirvió para movilizar tropas, como sucedió en otros países (Manigat, 1973, p. 77), que resguardaran las fronteras y disuadir a las insurrecciones regionales: sobre “la protección a las industrias, me preocupaba más la movilización rápida de tropas de Manabí o viceversa” (Alfaro, 1931: 64). El ferrocarril, en su trazado original de Guayaquil a Quito, no hizo grandes contribuciones para promover la industrialización nacional. En este sentido, fue el cacao y su exportación, a través de la generación de un capital acumulable, el factor que financió, a través del sistema financiero controlado por la clase hegemónica guayaquileña, los inicios de un proceso tímido de industrialización que se asentó en Guayaquil a partir de los inicios del siglo XX (Deler, 1994).

Años más tarde, cuando se continuó completando el tejido vial ferroviario con grandes dificultades e improvisaciones, si se lograron algunos de los objetivos planteados inicialmente: avanzar en la unificación del mercado regional y enlazar a gran parte del territorio nacional. Se logró en gran parte, salvo en el Oriente. El ferrocarril trasandino sirvió como la columna vertebral de un Ecuador que ansiaba integrarse como nación. La red cubrió, entonces, el tramo Sibambe-Cuenca (1916), el tramo que enlazaba al puerto de Bahía-Tosagua-Calçeta-Canuto-Chone (1912), la línea férrea que unía el puerto de Manta con Santa Ana (Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana, entre 1911 y 1914), el tramo Santa Rosa-Piedras, en la provincia de El Oro (en 1928), el ferrocarril del Norte entre Ibarra y San Lorenzo, en Esmeraldas (1957), el tramo Sibambe-Cuenca (1912), el ferrocarril Guayaquil-Salinas

(1916-1930) (Cedeño, 2011). Pero, irónicamente, cuando debía haberse empezado a recoger los frutos del gran esfuerzo, todo terminó en un breve ensayo. A partir de la década de 1970, y en particular en la administración presidencial de Velasco Ibarra, se impuso la política de construcción de carreteras como la nueva estrategia para articular de manera más eficiente el espacio ecuatoriano.

#### **4. Discusión**

El ferrocarril fue convertido entre las repúblicas hispanoamericanas emergentes en el primer tercio del siglo XIX en un símbolo de progreso y civilización, que soportaría el proyecto de construcción de la nación, gracias a la articulación del territorio y la consolidación de un mercado nacional. Ese símbolo fue asumido por las clases gobernantes, en especial los líderes que adherían a la doctrina liberal. Pero esas ideas no pudieron aplicarse de manera generalizada en América del Sur, y menos en aquellos países seccionados en su territorio por los ramales de la Cordillera de los Andes, que ha creado aislamiento geográfico, pero también político (estimulando el caudillismo regional) y económico (creando economías no integradas y sin complementación con el resto del país). El ferrocarril entre Durán (cerca de Guayaquil) y Quito cubrió 460 Km de vías, construido en 12 años, a un costo cercano de 38 millones de sucres. Representó una difícil y costosa obra en pérdidas de vidas humanas, cuyo beneficio, por las circunstancias de la economía y la política ecuatoriana de aquel tiempo, no están debidamente justificadas, sin perder de vista que había entonces pocas alternativas y recursos económicos para crear una densa red vial de articulación vial. En la década de 1970, cuando la alternativa ferrocarrilera fue reemplazada por la política de carreteras, ya Ecuador había cambiado, y las economías regionales se habían integrado mucho más. En esa fecha, la red vial ferrocarrilero estaba constituida por 960 km, que cruzaban 10 provincias del país (de las 24 que lo conforman), cubriendo en un 75 por ciento de su recorrido a la región montañosa de la Sierra centro-sur del país. Pero ahora la red está abandonada, desmantelada en muchos tramos y en algunas partes solo presta limitados servicios de carga, pasajeros y turísticos.

## 5. Conclusiones

El Ferrocarril Trasandino fue la mayor y más difícil obra de ingeniería ejecutada en el Ecuador en su historia republicana, hasta bien avanzado el siglo XX. Fue la obra magna de la gestión presidencial de Eloy. Presente en el ideario liberal latinoamericano, el ferrocarril a vapor se convirtió en el símbolo del progreso y la civilización, y el elemento central en todo proyecto modernizador emprendido en las repúblicas hispanoamericanas durante el siglo XIX. Su ejecución respondió, en teoría, a la necesidad de integrar el mercado nacional, articular físicamente el territorio para facilitar el libre movimiento de personas y bienes, combatir el caudillismo regional, conectar regiones productoras con puertos marítimos para vincularse al mercado mundial, a través de exportaciones e importaciones, y movilizar fuerzas militares para defender las fronteras nacionales y apagar los focos de insurrección interna.

Esas razones fueron esgrimidas, en el debate legislativo, para destinar a su ejecución cuantiosos recursos materiales, procedentes del presupuesto público, de la ampliación de la deuda interna y externa, o de la apertura casi incondicional a la inversión extranjera directa. Tan gran sacrificio económico y político, que implicó pérdidas humanas de nacionales y extranjeros, y tan altos costos, debió ser justificada por los posibles beneficios, directos e indirectos, derivados de la línea ferroviaria. No obstante, creemos que el ferrocarril no consolidó el mercado interno nacional, sino que solo abrió la posibilidad de conectar las principales regiones económicas, en particular las regiones de la Sierra centro-norte y sur, con la ciudad portuaria de Guayaquil, y representó un medio de transporte, de empleo irregular y ocasional de pasajeros y mercancías desde la Sierra a la Costa, porque las economías implicadas no eran complementarias, la Sierra tenía un modesto desarrollo agrícola e industrial, y representaba, además, un mercado reducido, no por su cuantía poblacional, sino por su bajo poder adquisitivo por las condiciones de sometimiento de la mano de obra, con excepción de la demanda de bienes suntuarios de los consumidores pertenecientes a la clase hegemónica serrana.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acosta, A. (2006). **Breve historia económica del Ecuador. Quito:** Corporación Editora Nacional.

Acosta, A. (2008). **El camino de los demonios. Prólogo de la edición facsimilar de Alfaro, E. (1931).** *Historia del Ferrocarril del Sur.* Quito: Nariz del Diablo.

Alfaro, E. (1959). **Obras escogidas.** Tomo II. Guayaquil: Ediciones Viento del Pueblo.

Alfaro, E. (1931). **Historia del Ferrocarril del Sur.** Quito: Nariz del Diablo.

Allende-Edwards, M. P. (2001). **La construcción de los ferrocarriles en Chile 1850-1913.** *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 5.

Ayala-Mora, E. (1983). **La Fundación de la República. Panorama histórico 1830-1859.** En Ayala Mora, E. (Ed.), *Nueva Historia del Ecuador.* Quito: Grijalbo Ecuatoriana/Corporación Editora Nacional, Vol. 7.

Bairoch, P. (1975). **Revolución Industrial y Subdesarrollo.** Madrid: Siglo XXI Editores.

Buriano-Castro, A. (2014). **El “espíritu nacional” del Ecuador: política y religión.** *Procesos, Revista Ecuatoriana de Historia*, (40), 63-89.

Capel, H. (2007). **Ferrocarril, territorio y ciudades.** *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII(717).

Cárdenas Reyes, M. C. (2007). **El progresismo ecuatoriano en el siglo XIX. La reforma del presidente Antonio Flores (1888-1892).** *Andes*, 18.

Cartay, R. (1995). **La energía del vapor: una avanzada del progreso.** *Espacios*, 16(3).

Cartay, R. (1988). **La transformación del feudalismo al capitalismo y la revolución industrial.** (2a. ed.). Mérida, Venezuela: Universidad de Los Andes.

Cedeño, J. (2011). **El canto de los rieles. La Historia del Ferrocarril de Manabí, 1895-1966.** Manta: Editorial Mar Abierto/ULEAM.

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

Clough, S. (1962). **La evolución económica de la civilización occidental.** Barcelona, España: Omega.

Contreras, C. (1994). **Guayaquil y su región en el primer boom caacotero (1750-1820).** En Manguashca, J. (Ed.). *Historia y región en el Ecuador. 1830-1930.* Quito: Corporación Editora Nacional.

Contreras, M. (1993). **Estaño, ferrocarriles y modernización, 1900-1930.** En Crespo, A. (Ed.), *Los bolivianos en el tiempo.* La Paz, Bolivia: Universidad Andina Simón Bolívar-INDEEA.

Cueva, A. (1977). **El desarrollo del capitalismo en América Latina.** México, D.F.: Siglo XXI Editores.

Deane, J. (1977). **La revolución industrial en Gran Bretaña.** Madrid: Crítica.

Deler, J-P. (1994). **Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930.** En Manguashca, J. (Ed.), *Historia y región en el Ecuador. 1830-1930.* Quito: Corporación Editora Nacional.

Deler, J-P. (1987). **Ecuador: del espacio al Estado Nacional.** Quito: Banco Central del Ecuador.

Durán, S. *et al.* (S.f.). **El ferrocarril, proyecto de unidad nacional.** *AFESE*, 53, 261-280.

Fernández-Alonso, F. (1956). **Las comunicaciones en un país andino. Estudios Geográficos.** Madrid: Alianza Editorial, Tomo I.

Gonzalo Orellana, J. (1948). **Resumen histórico del Ecuador: 1830-1930.** Quito: Editorial Fray Jodoco, Tomo I.

Guerra-Procal, F. J. y Martín-Montaner, J. A. (2017). **Desarrollo histórico de la industria manufacturera ecuatoriana y su matriz de exportación.** *Revista Publicando*, 4(11), 2.

Guerrero-Cuesta, K. (2005). **Remodelación con fines turísticos de la estación de ferrocarril, ubicada en el sector de Chimbacalle de la ciudad de Quito.** (Trabajo de grado en Arquitectura inédito). Quito: Universidad de las Américas.

Haussaurek, F. (1967). **Four years among the Ecuadorians.** Carbondale: Southern Illinois University Press.

Hidrovo-Quiñónez, T. (2012). **Memorias de la Revolución Alfarista.** Montecristi: Centro Cívico Ciudad Alfarero.

Instituto Geográfico Militar/SENPLADES. (2009). **Atlas Geográfico de la República del Ecuador.** Quito: Instituto Geográfico Militar.

Jaksic, I.; Posada-Carbó, E. (Eds.). **Liberalismo y poder. Latinoamérica en el siglo XIX.** Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica.

Jurado-Avilés, J. J. (1920). **Ecuador en el centenario de la independencia de Guayaquil, 9 de octubre de 1920.** Guayaquil: Banco Central del Ecuador.

Krugman, P. (1992). **Geografía y comercio.** Barcelona, España: Antoni Bosch Editor.

Luna-Tamayo, M. (1993). **¿Modernización? Ambigua experiencia en el Ecuador. Industriales y fiesta popular.** Quito: Instituto Andino de Artes Populares, Convenio Andrés Bello.

Manigat, L. (1973). **L'Amérique Latine au XX<sup>ème</sup> siècle 1889-1928**. Paris: Le Seuil.

Mills, N. (1983). **Economía y sociedad en el período de la Independencia (1780-1845). Retrato de un país atomizado, 126-163**. En Ayala Mora, E. (Ed.), *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional/Editorial Grijalbo Ecuatoriana, Vol. 6.

Ortiz-Crespo, G. (1983). **Panorama histórico del período 1875-1895**. En Ayala Mora, E. (Ed.), *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional/Editorial Grijalbo Ecuatoriana, Vol. 6.

Palermo, S. (2006). **Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los ferrocarriles del estado en Argentina, 1862-1916**. *Desarrollo Económico*, 46, (182).

Pi i Murugó, A. y Arnavat, A. (2016). **Catalanes en Ecuador (Siglos XVI-XX)**. *Ecos de la Academia*, (3), 101-121.

Pineo, R. (1994). **Guayaquil y su región en el segundo boom caacotero (1870-1925)**. En Maiguashca, J. (Ed.), *Historia y región en el Ecuador, 1830-1930*. Quito: Corporación Editora Nacional, Proyecto FLACSO-CERLAC.

Romero, J. L. (1987). **Obras selectas. Vol. V. Sobre historia y Poder**. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Sang Ben, M.-K. (2015). **Liberalismo vs Conservadurismo en América Latina y el Caribe del Siglo XIX. Reflexiones desde una perspectiva crítica**. *MEMORIAS*, Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia, Vol. 27.

Saint-Geours, Y. (1994). **Orígenes de la industria en el Ecuador, 1860-1914**. *Revista Ecuatoriana de Historia Económica*, (9), 139-183.

Saint-Geours, Y. (1983). **Economía y sociedad: la Sierra centro-norte, 1830-1875**. Ayala Mora, E. (Ed.). *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional-Editorial Grijalbo Ecuatoriana, Vol. 7.

Tann, J. y Breckin, M. J. (1978). The international diffusion of the watt engine, 1775-1825. *The Economic History Review*, Second Series, XXXI(4), 541-564.