

# Archer Harman en la historia ecuatoriana

Por: Carlos Espinosa

Coordinador del Programa de Relaciones Internacionales de la U.S.F.Q. y autor de numerosos artículos académicos e informes sobre Relaciones Internacionales e Historia

*Este ensayo se basa en el libro "Ferrocarril En El Cielo", escrito por Elizabeth Harman Brainard y Katharine Robinson Brainard publicado recientemente. Esta obra narra la historia de la cooperación entre la familia Harman y el Presidente Eloy Alfaro, y sus aportes a la construcción y operación del ferrocarril Guayaquil-Quito desde 1897 hasta su transferencia al gobierno en 1925. La Embajada de los Estados Unidos en Quito desea expresar su agradecimiento a John A. Sanbrailo, por la información acerca de la existencia de este libro, y por proporcionar datos adicionales sobre la historia del ferrocarril como símbolo de la cooperación entre los Estados Unidos y el Ecuador. Posiblemente los lectores deseen revisar también el "Prefacio" del libro de la familia Harman titulado "We cannot Escape Our History" (No Podemos Escapar de Nuestra Historia), que contiene otra interpretación acerca de este proyecto como uno de los primeros ejemplos de la solidaridad estadounidense con los grandes objetivos nacionales. Asimismo, la Embajada agradece a la Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria (CODEU), por la traducción y publicación de esta importante obra, y ponerla a disposición del público, para fomentar una mayor comprensión de la cooperación entre ecuatorianos y estadounidenses, así como sobre la historia del ferrocarril, grandioso tesoro nacional liderado por Eloy Alfaro.*



PEDER JACOBSON

Empresario, Guayaquil

primer Gerente. El Grand Hotel, además de ser una fuente de trabajo, ha sido para Gino Luzi, su gerente actual y para mi familia un medio por el cual hemos podido apoyar las actividades turísticas, económicas, culturales y deportivas de Guayaquil. Con mucha satisfacción pudimos introducir el "squash" a Guayaquil, al construir las primeras canchas en la terraza del hotel.

Mis padres Verne Harry Jacobson y Mollie Connor, ambos estadounidenses, obtuvieron su título en la Universidad de Miami, en los años en que el "Good Neighbor Policy" del Presidente Franklin Roosevelt se estaba haciendo sentir en el ámbito universitario de los Estados Unidos. Con títulos en mano y un sentido de misión decidieron abrir un colegio al estilo de enseñanza estadounidense en el Ecuador. Así fue que en 1941, llegaron a Guayaquil y poco después abrieron el Colegio Americano, gracias al esfuerzo de muchas personas que les brindaron su apoyo y hospitalidad.

En 1974, mis padres regresaron a Guayaquil por primera vez para visitar sus primeros alumnos y como resultado de ello nació la idea de convertir un edificio que construía la Curia de Guayaquil en un hotel de primera. Dos años después el Grand Hotel Guayaquil abrió sus puertas y yo fui su

En los años 70, inicié inversiones en la naciente industria de la cría de camarón en piscina sin saber nada sobre la acuicultura. Los primeros años fueron mágicos porque los precios estaban bien y la demanda para el camarón ecuatoriano sobrepasaba la oferta. Después vinieron años difíciles en que los camaroneros tuvieron que afrontar serios problemas. Sin embargo y a pesar de todo, el camaronero ecuatoriano sigue de pie gracias a su tenacidad y un producto competitivo. En lo personal me siento orgulloso por haber podido participar en una industria que tanto ha contribuido a la economía del Ecuador, sentimiento sin duda muy parecido al de mis padres al ver florecer el Colegio Americano que este año cumple su sexagésimo quinto aniversario.



Archer Harman, Quito, 1901

El estadounidense Archer Harman es un personaje poco conocido de la historia ecuatoriana en relación al enorme impacto que tuvo. Harman fue el promotor - constructor del ferrocarril Guayaquil-Quito o Transandino, obra que transformó al Ecuador. El ferrocarril forjó por primera vez un mercado nacional, amplió los poderes del estado central, potenció a la agricultura de la sierra, facilitó la movilización de tropas para defender al país frente a enemigos externos y contribuyó al sentimiento de unidad del país. Fue tan importante para la modernización como los cambios institucionales que operó la Revolución Liberal de 1895.

El no-lugar que ocupa Harman en la historia ecuatoriana apunta a las múltiples limitaciones de las historias patrias, escritas dentro de las coordenadas de la geografía nacional. Una reevaluación del personaje de Harman nos lleva al imperativo de globalizar la historia, abriendo sus fronteras a las fuerzas globales que han moldeado las narrativas nacionales. El ferrocarril Transandino es incomprensible sin dar cuenta de estos amplios

procesos transnacionales (como la globalización a fines del Siglo XIX), cuyos efectos se desperdigan a través de las fronteras políticas de las naciones. Además, Harman llama la atención a aquellos personajes descritos en esta colección que cruzan fronteras con asombrosa facilidad, personajes que transportan su bagaje cultural, conocimientos y destrezas a otras tierras, al tiempo que se insertan por necesidad en las lógicas del país destino. Estos personajes cuyas biografías no se pueden encasillar en la vida de una nación han sido los vectores tradicionales de una globalización que lleva ya por lo menos dos siglos.

En lo que sigue quisiera reevaluar a Harman a través de aportes historiográficos estadounidenses recientes y la literatura primaria disponible en el Ecuador, colocando al personaje y el ferrocarril que promovió en los contextos transnacionales que tornan a la figura y la obra inteligibles. Y también dar cuenta de las trayectorias de Harman a lo largo de un triángulo que corría desde el Sur de los EE.UU. al Ecuador y a Londres.

### **Harman, el sur, y el auge del ferrocarril**

Debemos a sus descendientes como Elizabeth Harman y Catherine Robinson y al historiador económico John Uggen la recolección de datos sobre los orígenes sureños de Harman y en general sobre su vida en los EE.UU. antes de venir al Ecuador.<sup>1</sup> Estos datos eran hasta hace poco desconocidos por la historiografía ecuatoriana en la que Harman irrumpía en escena solo con su arribo al Ecuador en 1897, a sus 38 años. Lo que estos últimos estudios dejan entrever son los contextos en los que

se formó Harman y las identidades que lo marcaron. Harman era una suerte de híbrido entre un caballero sureño de la post-Guerra Civil y un magnate de la llamada “Gilded Age” de los EE.UU, época marcada por grandes ambiciones, logros empresariales y opulencia.

## Lo que el viento se llevó

La familia virginiana de Harman se formó en la tradición militar sureña con su énfasis en la gloria marcial y el honor. Como señaló Uggen, dos tíos de Archer se distinguieron en la guerra estadounidense-mexicana en 1847<sup>2</sup>. Cuando estalló la Guerra de Secesión en 1860, Asher Harman, el padre de Archer, entró en el “ejército del Norte de Virginia” comandado por el célebre general sureño Robert E. Lee, conjuntamente con sus cuatro hermanos, Michael, John Alexander, William Henry y Thomas Lewis. Si bien los hermanos Harman parecen haber simpatizado en un inicio con la conservación de la Unión estadounidense, la causa del Norte, se trataba de una familia con algunos esclavos afroamericanos y muy arraigada en el estado de Virginia, estado que lideró la causa confederada. Era lógico que finalmente optaran por la Confederación. Los hermanos Harman tuvieron una actuación destacada durante aquel conflicto que muchos han catalogado como la primera guerra moderna. John Alexander Harman estaba encargado de la logística para el legendario general sureño Stonewall Jackson, mientras Asher formó parte de la caballería y fue capturado por el ejército del Norte en la batalla de Antietam, pasando un año y medio en un campamento de prisioneros en el estado de Ohio.<sup>3</sup> Dos de los Harmans murieron en el transcurso



**JEFF SHEEDY**

Presidente, Textiles La Escala, Quito

La gente debería saber que la naturaleza aquí en el Ecuador es posiblemente la más hermosa del mundo. El clima es inigualable y la calidad de la vida diaria es comparable con pocos sitios. Vivir y trabajar en el Ecuador significa que uno tiene que sentirse cómodo en un ambiente de incertidumbre. Los negocios no se mueven de la misma manera o en la misma dirección que lo hacen en los Estados Unidos y la única certeza es que el clima empresarial puede cambiar rápidamente y en efecto lo hace, así que uno tiene que estar más alerta y ser más flexible. La vida es emocionante tanto personal como profesionalmente. Los ecuatorianos tienen la asombrosa habilidad de vencer desafíos que a los extranjeros nos parecen enormes. Sin importar lo que suceda, al final del día la gente está lista para seguir adelante.

Textiles La Escala empezó a exportar textiles indirectamente a

los Estados Unidos en el año 2000, fabricando el tejido que nuestros clientes en Colombia y en Otavalo transformaban en ropa para el mercado estadounidense. Más tarde encontramos un conveniente nicho de mercado en la ropa para chefs, ropa de trabajo y otro tipo de prendas que fabricamos y exportamos. Podemos competir desde el Ecuador fabricando productos de calidad en los sectores del mercado que no son abastecidos en su totalidad por la producción en masa de los fabricantes asiáticos y donde es esencial reaccionar al mercado de manera más rápida. Además, a muchos clientes estadounidenses sí les preocupa que sus productos sean manufacturados de manera socialmente responsable y buscan el tipo de compañías donde el precio, que si bien es un factor importante, no sea el único criterio de selección.

El negocio de exportación a los Estados Unidos es un ciclo virtuoso. Se inicia en los campos de algodón de California y Texas, continúa con los estibadores de Long Beach y Nueva Orleans, pasa por las manos de cientos de hombres y mujeres del Ecuador que hacen

de la guerra. Al final del conflicto, los Harman incluyendo presumiblemente el niño Archer Harman, presenciaron la devastación del valle Shenandoah en Virginia por el ejército del Norte,<sup>4</sup> la liberación de los esclavos, la larga ocupación de varias zonas en el Sur hasta 1873, y luego la restauración del poder de la élite blanca y la instalación del segregacionismo.

Después de la guerra, a los 15 años, Archer Harman, futuro promotor del ferrocarril Transandino, como muchos niños sureños de la élite en la época post-bellum entró a la prestigiosa academia de guerra, "Virginia Military Institute"<sup>5</sup>. Archer Harman luego se casó con Mary Livingston Lee, pariente del general Robert E. Lee, quien había comandado las fuerzas del ejército de la Confederación y que fue idealizado en la post guerra por muchos sureños como paradigma del "caballero sureño". Además la esposa de Harman se había criado con el ex general de la Confederación Samuel Wragg Ferguson, quien provenía de una distinguida familia arruinada por la turbulencia de la post Guerra Civil. El General Ferguson, su esposa y sus dos hijos acompañaron a Archer Harman al Ecuador.<sup>6</sup>

El hermano de Archer, John, quien también aportaría a la gran obra del ferrocarril en Ecuador, tenía una vocación militar más firme que el propio Archer. Después de asistir a la "Augusta Military Institute" en Virginia entró a la famosa academia del ejército estadounidense conocida como "West Point", donde obtuvo una esmerada formación como ingeniero civil. Luego luchó en Cuba en la Guerra estadounidense-española en 1898<sup>7</sup>, contienda que anunció el ascenso de los EE.UU. al rango de las grandes potencias.

## **Archer Harman y el boom de los ferrocarriles estadounidenses**

El adulto Archer Harman decididamente optó por los negocios en lugar de una carrera militar, vinculándose al auge del ferrocarril que siguió a la Guerra de Secesión en los EE.UU. El historiador estadounidense John Uggan ha explicado en detalle las aventuras empresariales del joven Archer Harman en este pujante sector de la economía estadounidense de la época de la post-Guerra Civil. La conexión de los Harman con la revolución decimonónica del transporte databa incluso de antes de la Guerra de Secesión. El padre de Archer, Asher Harman, manejaba conjuntamente con su hermano, John Alexander, una empresa de carrozas que abastecía el lucrativo mercado de los colonos del fértil valle del Ohio en la Virginia occidental, lo que sin duda explica el interés posterior de Archer por el negocio del transporte.<sup>8</sup> El transporte era ya para aquella época una suerte de tradición familiar, como lo indica el American Hotel que poseía el tío de Archer, Michael, en la intersección entre las rutas carrozables y la primera línea de ferrocarril en el estado de Virginia (Virginia Central) que portaba el tabaco del Sur hacia el Norte.<sup>9</sup> Aún antes de la Guerra de Secesión el transporte en barco a vapor, los sistemas de canales, el ferrocarril y el fenómeno de los hoteles ya definían a la joven república de los EE.UU. como una sociedad en constante movimiento.

Archer Harman participó activamente en este extraordinario auge. Después de la guerra, y a partir de sus 25 años, Archer se unió al grupo o sindicato de promotores y contratistas de ferrocarriles Mason, dirigido por el empresario Cornelius

Mason, del que formaban parte tanto su padre Asher como su tío Michael Harman. Este "Sindicato" como señaló Uggen contribuyó en la década de 1870 a la construcción del gran ferrocarril Chesapeake-Ohio que corría desde el emporio marítimo de Baltimore hasta el río Ohio en lo que hoy es West Virginia. Luego en la década de 1880 el sindicato Mason, con Asher y Archer, incluidos, estuvo involucrado en la construcción del también célebre ferrocarril de Pennsylvania del Sur, perteneciente a la familia de magnates Vanderbilt.<sup>10</sup>

La actividad del sindicato Mason familiarizó a Archer con las técnicas financieras, empresariales y de construcción de varios de los principales magnates de ferrocarriles del Norte en el periodo posterior a la Guerra Civil. La venta de bonos de ferrocarril en Inglaterra y Holanda, la emisión de acciones, la concesión pública de las tierras en el entorno del ferrocarril, los campamentos para obreros, el uso de mano de obra asiática y la adquisición de minas de carbón cercanas, se contaban entre las prácticas más utilizadas durante el auge del ferrocarril. Entre los célebres financistas con los que los Harman colaboraron estaban Colin Huntington que había promovido la construcción del famoso ferrocarril transcontinental de los EE.UU. que unió en la década de 1860 a las dos costas y William Vanderbilt, de la famosa dinastía empresarial Vanderbilt. Estos financistas se contaban entre los llamados "robber barons", magnates que amasaron fortunas en la construcción de ferrocarriles y que luego se expandieron hacia industrias conexas como el acero o el carbón. Los "robber barons" eran conocidos por sus audaces operaciones especulativas con los mecanismos que ofrecían las bolsas de valores de la época, como bonos, acciones y fideicomisos.<sup>11</sup> Si bien

la fibra, el tejido y las prendas de vestir y termina de regreso en las manos de los consumidores estadounidenses. A lo largo de todo el trayecto, genera trabajos dignos que hacen de ambos países un mejor lugar para vivir. Siempre me siento orgulloso de ser parte de este ciclo.

Harman nunca llegó a ser uno de los exitosos magnates de esa época, de alguna manera se forjó en ese ambiente de desmedida ambición y emprendimiento captado tan bien por las novelas de Henry James.

La participación de Archer en la construcción de la línea de Pennsylvania del Sur le granjeó además una amistad profunda con el insigne ingeniero William Shunk, que sería clave en la construcción del ferrocarril Transandino en Ecuador. Shunk había construido el tren elevado o “L” de la ciudad de Nueva York financiado por un ex alcalde de Nueva York, Abram Hewitt –un hito del urbanismo decimonónico.<sup>12</sup> La relación entre los Harman y la familia Shunk se estrechó con el matrimonio del hermano de Archer, John Harman graduado en “West Point” con la hija de Shunk.<sup>13</sup>

Una vez que Harman se independizó de su padre y tíos, nos da a entender Uggen, su suerte declinó estrepitosamente. Como promotor independiente de ferrocarriles Harman finalmente fracasó en los EE.UU. Intentó construir y operar varias líneas menores de ferrocarril en Kentucky y la Florida e incurrir en el negocio paralelo de los vapores, pero no tuvo mayor éxito y terminó con una serie de juicios en su contra por deudas.<sup>14</sup> Quizás Harman llegó demasiado tarde al auge ferrocarrilero para realmente ser exitoso. Harman entonces gravitó hacia la aventura de la construcción del ferrocarril en el Ecuador, escenario en el que obtuvo su único triunfo como promotor: la construcción del ferrocarril Transandino, el ferrocarril imposible.

## Harman y el Ecuador : ¿Habrà aventuras?

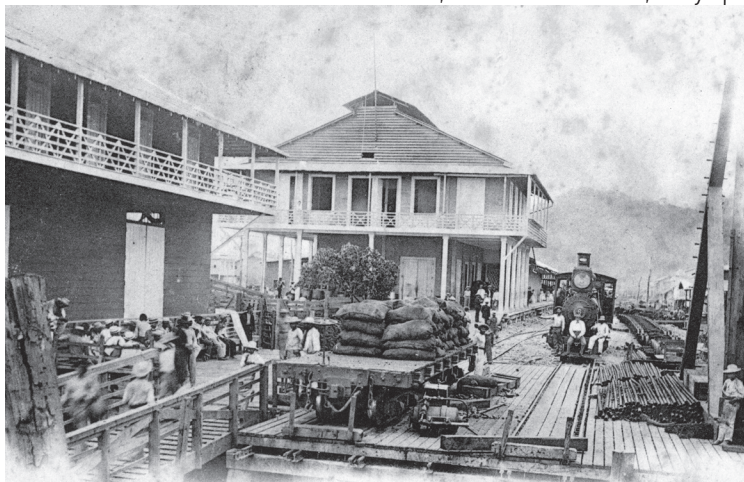
Elizabeth Harman y Katharine Robinson cuentan que el destino entrelazó a Harman con el Ecuador. Según ellas el ministro (o cónsul) ecuatoriano en Nueva York, Luis Carbo, se encontró por casualidad con el promotor de ferrocarriles en un bar mientras éste jugaba billar y le propuso construir el ferrocarril en Ecuador. La explicación de Uggen, en cambio, elude la fuerza del destino, apuntando más bien a la productividad de las redes de contactos. Según Uggen, el amigo de Harman, el ingeniero William Shunk estuvo en Ecuador en 1890 para hacer un reconocimiento y trazado del terreno para el proyecto del Ferrocarril Intercontinental que recorrería, según la propuesta, de norte a sur todo el continente americano.<sup>15</sup> Esta era una iniciativa de la Unión Panamericana adoptada por los EE.UU. Finalmente, el Ferrocarril Intercontinental nunca se llevó a cabo, seguramente porque las rutas norte-sur en América Latina eran mucho menos relevantes que aquellas que corrían horizontalmente entre las ciudades interiores, plantaciones, minas y los puertos. Shunk había trazado como parte de su trabajo en la ruta intercontinental varios tramos del futuro ferrocarril Guayaquil-Quito y mantenía contactos con autoridades ecuatorianas interesadas en promoverlo. Así, cuando Alfaro pidió a Carbo que identificara capitalistas estadounidenses para la construcción de un ferrocarril entre Quito y Guayaquil, es posible que Shunk le hubiera recomendado a su amigo y consuegro Archer Harman, quien se encontraba en ese momento en Nueva York, tras sus desventuras empresariales en el Sur.

## Ferrocarriles en América Latina y Ecuador

El Ecuador era a fines del Siglo XIX un país a la zaga en el desarrollo de líneas ferroviarias. Para 1895 tenía tan solo 65 millas de rieles en un trecho entre Durán y Chimbo.

Ecuador se puede comparar con otros países de la región en cuanto al ritmo de la modernización del transporte. Argentina fue uno de los países latinoamericanos donde hubo mayor desarrollo del ferrocarril en el Siglo XIX. Comenzando en la década de 1850 y con capitales británicos, se tendieron rieles hacia la pampa para transportar bienes agrícolas y agropecuarios. Para 1880 había unos 2500 kilómetros de rieles con líneas tanto hacia las fértiles pampas como hacia las provincias interiores. El vecino Perú también se adelantó a Ecuador en la construcción de líneas de ferrocarril<sup>16</sup>. Con la solvencia económica que le otorgaba al estado peruano el monopolio del guano, el Perú inició la construcción de líneas ferroviarias en 1860 y en la década de 1870 se tendieron dos impresionantes líneas, la de Mollenda-Arequipa y la de Callao-Oroya. Para 1880 había ya 555 millas de rieles. Como ocurriría posteriormente en Ecuador, fue un empresario estadounidense que tendió las líneas ferroviarias claves en Perú.

Ferrocarril del Sur, Estación Duran 1925, Guayaquil



### EMMA CELESTE FLOR GIL

Asociación de Mujeres  
de Isabela "Pescado Azul"  
Galápagos.

El mayor logro de Pescado Azul se dio el 5 de junio de 2007, al ganar el premio de las Naciones Unidas, "EQUATOR PRIZE 2006". Fuimos seleccionadas entre 70 países ubicados dentro de la línea ecuatorial. Dicho galardón lo recibimos en Berlín, Alemania, con un premio donado por Conservación Internacional de treinta mil dólares, lo cual servirá para construir el 50% de nuestra propia planta de procesamiento de productos del mar.

El proyecto Pescado Azul genera fuentes de empleo y disminuye la pobreza de manera sostenible. Trabajé como gerente administrativa en la cooperativa de pescadores de la isla Isabela durante tres años, para conformar una organización con las esposas de pescadores y realizar una actividad similar con el fin de ayudar económicamente en el hogar. La comunidad de la isla Isabela recibe beneficios económicos, porque compramos materia prima (pesca fresca de la especie atún albacora), a los pescadores y con esto elaboramos el exquisito pescado ahumado con el aroma del árbol de la guayaba. Actualmente este producto está posicionado en un importante mercado y lo adquieren los visitantes internacionales por tratarse de una exquisitez que ahora se relaciona con Galápagos. El apoyo de USAID ha sido fundamental para alcanzar los objetivos del proyecto.

Se trataba de Henry Meiggs un californiano que huyó de los EE.UU. por deudas impagas y se instaló en Chile, donde construyó el notable ferrocarril Valparaíso-Santiago. En Perú, convenció al presidente Pedro Diez Canseco que le encargara los principales ferrocarriles por construir. Éstos se financiaron con bonos girados por el estado peruano con lo que se pagaron los materiales y la contratación de mano de obra asiática para el tendido de los rieles. Cuando el Perú se sobreendeudó por la inversión en el ferrocarril se culpó a Meiggs de malversación de fondos. Como veremos, muchos de los elementos de la vida de Meiggs se repiten en la de Archer Harman: un empresario cuya carrera quedó trunca en su propio país, éxito en la construcción de líneas consideradas imposibles y transformación en chivo expiatorio por el endeudamiento requerido para la obra por la falta de capitales locales.

Como ocurría en el Perú, el ferrocarril en el Ecuador era imprescindible para el desarrollo económico, dada la ausencia de ríos navegables entre el interior y la costa y la dificultad del accidentado terreno andino, que aumentaba los costos de transporte hasta niveles prohibitivos. En el trayecto Quito-Guayaquil por carroza y mula, el costo de los bienes transportados se multiplicaba por ocho, lo que hacía más barato que Guayaquil se supliera con bienes alimenticios importados, como harina de California o Chile, que con víveres de la sierra. Los potenciales ahorros sociales que representaría el ferrocarril, una vez construido, eran inmensos, sobre todo porque no había alternativas, tales como ríos navegables o canales que conectaran a las ciudades principales. La historia económica ha comprobado que el aporte de los ferrocarriles fue mayor en países en los que no existían este tipo

de sustitutos.<sup>18</sup> No obstante, las inestables finanzas públicas y la crónica inestabilidad política originada en las luchas entre liberales y conservadores conspiraron contra la construcción del imprescindible ferrocarril Quito-Guayaquil.

Si bien hubo algunos intentos por construir el ferrocarril Quito-Guayaquil anteriores a la insigne obra de Harman, éstos rindieron escasos frutos, tanto así que en 23 años se tendieron solo 64 millas de rieles en terreno plano. El Presidente García Moreno contrató en 1873 a dos ingenieros ingleses, Curtis y Merill, quienes lograron tender rieles en un trayecto de 27 millas entre Yaguachi y Naranjito, que una vez terminado fue servido por dos locomotoras. En el transcurso del régimen de Ventimilla, el ferrocarril avanzó hasta Chimbo. Luego en la presidencia de José María Plácido Caamaño (1884-1888), la línea se amplió con la construcción del puente sobre el río Chimbo y al otro extremo con la extensión de los rieles desde Yaguachi hasta Durán. Con Antonio Flores Jijón en 1888-1892, se decidió invertir en mejorar caminos de herradura debido a las dificultades para financiar al ferrocarril. Esto en vísperas del Siglo XX, cuando el auge mundial del ferrocarril<sup>19</sup> llevaba casi un siglo.

### **Harman, el contrato y Alfaro**

Una vez que hizo contacto con el ministro Carbo, Harman consiguió el apoyo de varios financistas y prominentes abogados estadounidenses para el proyecto y juntos formaron un sindicato conocido informalmente como Sindicato Americano. Entre los miembros del sindicato estaba E. Hope Norton, heredero de una



familia de banqueros de Kentucky; George Hoadley, ex gobernador del estado de Ohio, y Peter Cooper Hewitt, hijo de un ex alcalde de la ciudad de Nueva York.<sup>20</sup> Los Norton se convertirían en una familia ecuatoriana tras la construcción del ferrocarril por sus múltiples inversiones en el país.

A su arribo a Ecuador en 1897, Harman tomó el ferrocarril Durán-Chimbo, ascendió en mula a la sierra para luego tomar el camino carrozable García Moreno hacia Quito, recorriendo varios tramos de la ruta prospectiva del ferrocarril que aspiraba construir. El viaje lo realizó en temporada seca en 5 días; en temporada lluviosa tomaba el doble. Su encuentro con Eloy Alfaro en Quito fue exitoso y ambos procedieron a la elaboración y firma del contrato conocido como Valdivieso-Harman. Alfaro estaba empeñado en construir el ferrocarril y apostó a la propuesta de Harman, acaso porque tenía el respaldo de capitalistas serios y porque ya habían fracasado los franceses, ingleses y alemanes. Un cable de Luis Carbo a Alfaro había destacado que el sindicato se trataba de “personas honorables y ricas”; en otra ocasión Alfaro se refirió al éxito de Meiggs en el Perú como precedente.<sup>21</sup> Alfaro garantizó a Harman “apoyo honrado, decidido del Gobierno y de todo el País que fija su progreso en esa obra redentora.”<sup>22</sup> Se cristalizó una inesperada complicidad entre el caudillo liberal empeñado en utilizar su poder absoluto para transformar al país con la construcción del ferrocarril y el dinámico empresario estadounidense que buscaba construir una obra importante. El empeño de Alfaro se desprende de estas palabras atribuidas al caudillo liberal: “Prosigamos con la construcción de la obra: nos interesa ante todo y sobre todo el ferrocarril.”<sup>23</sup>



**RUBÉN FERNANDO SOLÍS C.**

Director de Programas,  
CARE Internacional en el Ecuador

movilización y compromiso social del Estado, sociedad civil, empresa privada y cooperación internacional.

Durante los primeros años, el Programa SUR mantuvo reuniones de coordinación de carácter binacional (Ecuador-Perú) con la participación de representantes de USAID, Directores del Plan Binacional, gobiernos locales, comunidades y CARE; estos espacios fueron propicios para información y planificación, pero también para fortalecer las relaciones y expresiones culturales entre las autoridades y los pueblos de Perú, Ecuador y Estados Unidos. Las visitas organizadas en este ámbito llevaron un mensaje claro a las comunidades locales “finalmente luego de décadas de confrontaciones, las autoridades de los dos países vecinos y del país garante están trabajando juntos por el desarrollo de la región fronteriza”.

A mediados del año 1999 CARE Internacional participó en una licitación de USAID para un proyecto de acceso a agua potable y saneamiento en la región fronteriza. Fue uno de los primeros proyectos de la cooperación en la recién inaugurada paz entre los gobiernos del Ecuador y Perú. El proyecto benefició a cerca de 150.000 personas de esta región e inició el vínculo con los programas de USAID implementados por CARE en el Ecuador. Tanto en el proyecto de agua y saneamiento, como en el Programa SUR el enfoque principal fue promover activamente el ejercicio responsable de derechos sociales, económicos, políticos y ambientales y de equidad. El proyecto alcanzó beneficios intangibles importantes como una mayor autoestima de niñas, niños y jóvenes; mayor equidad en las relaciones de género e impulsó la participación de la mujer en sus comunidades. Todos estos beneficios han sido posibles por la



Construcción ferrocarril, Chimbo, 1890

A los inversionistas en Nueva York –según Alfaro– les causó una excelente impresión el hecho de que no se les pidió sobornos para la adjudicación del contrato. Para ejecutar la obra se formó la “Guayaquil and Quito Rail Company” inscrita en el estado de Nueva Jersey.

El rol del estado como financista era mayor en el contrato Valdivieso-Harman de 1897 que en muchas iniciativas ferrocarrileras en los EE.UU., lo que ocurrió con la mayoría de los ferrocarriles en América Latina, sin duda por la falta de capitales privados locales. En América Latina era el estado el que emitía los

bonos para financiar los ferrocarriles y los garantizaba con ingresos aduaneros, en lugar de que la empresa promotora invirtiera sus propios capitales, como ocurría normalmente en los EE.UU. Entre los 35 artículos del contrato celebrado entre el estado ecuatoriano y la “Guayaquil and Quito Railway Company” constituida en Nueva Jersey se incluían los siguientes:

- La empresa se haría cargo de la línea Durán-Chimbo de 65 millas de extensión.
- Se comprometía a construir una línea desde Chimbo a Quito.
- A completar la línea de Durán a Guayaquil.
- Recibía gratuitamente las tierras al borde de los rieles a lo largo de toda la ruta para propósitos relacionados con el manejo del ferrocarril.
- Recibía todas concesiones de minas de carbón u otros minerales que se encontraran a 20 millas del ferrocarril.
- Tenía la obligación de construir la obra en 6 años.

El mecanismo de financiamiento finalmente definido entre Harman y sus contrapartes ecuatorianas, Alfaro y Ricardo Valdivieso, Ministro de Obras Públicas, era bastante ingenioso, reflejando las prácticas financieras de la época de la primera globalización entre 1870 y 1920. El estado ecuatoriano emitió \$12`292.000 en bonos o “acciones comunes”, el 49% a nombre del estado y el 51% a nombre de la compañía, lo que le daba el control de la iniciativa. Los bonos pagaban un interés de 6%, un 1% sobre el interés de los bonos de países más desarrollados. Los bonos comunes estaban garantizados por los ingresos de la aduana del país, nutridos en ese entonces por el auge del cacao. Conjuntamente con las llamadas acciones comunes, la Compañía

emitió 5`250.000 dólares en acciones preferenciales, cuyos dividendos de 7% al año se debían pagar con las rentas del ferrocarril, una vez que comenzara a funcionar. Éstas no estaban garantizadas por el estado.<sup>24</sup>

Con los ingresos aduaneros, el estado ecuatoriano respaldaba el pago de \$859.740 dólares en oro que debía remitir anualmente para la amortización e intereses de los bonos ferrocarrileros. Los bonos eran entregados gradualmente a la Compañía para solventar los costos de construcción para lo cual eran vendidos o transferidos a terceros a cambio de materiales. Alfaro resumió los términos del contrato:

“El ferrocarril nuestro se contrató en 12`282.000 dólares en bonos que deben ser pagados gradualmente por el Gobierno. Además hay otra emisión de 5`250.000 que deben ser amortizados con los productos mismos del ferrocarril.”<sup>25</sup>

El estado además creó un fideicomiso en Inglaterra administrado por la firma Glyn, Mills, Currie y Compañía, con el propósito de depositar por adelantado los pagos debidos a los tenedores de bonos por intereses y capital. Ello hacía subir el valor de los bonos ecuatorianos, tornándolos más atractivos para los compradores y facilitando su colocación. No obstante, había varios escollos financieros que tuvieron que ser resueltos antes de que surtiera efecto el complejo esquema financiero.

Para hacer más apetecibles los bonos para los compradores internacionales, el Ecuador se vio obligado a adoptar el patrón oro en 1898.<sup>26</sup> Este esquema monetario promovido por

## CLAIRE NICKLIN

Consultora, Proyecto PL-480  
“Fomento de Cosechas Andinas para el Desarrollo en Ecuador”, Quito

Trabajo como consultora en el proyecto “Alimentos para la Paz” financiado por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos denominado “Promoción de Cosechas Nativas para el Desarrollo Rural del Ecuador”. Los socios locales son la Unión de Agricultores y Organizaciones Indígenas de Cotacachi (UNORCAC) y el Instituto Ecuatoriano de Investigaciones Agropecuarias (INIAP). Este proyecto busca reevaluar la agro biodiversidad nativa a través de canales que incluyen conservación de plasma germinal y variedades importantes son almacenadas tanto en el banco de semillas de última generación del INIAP como en los campos de los agricultores. Hay también un componente de mercado en el cual una compañía cooperativa Sumak Miky (ó “sabor excelente” en quichua) produce alimentos con valor agregado de alta calidad a través de cosechas nativas como: mermelada de mora, grosellas silvestres deshidratadas, semillas tostadas de zapallo y pastas de ají. El proyecto también trabaja con estudiantes

y profesores en el sistema escolar bilingüe (español-quichua) para educar a los estudiantes sobre la importancia de la agricultura. Finalmente, el proyecto apoya una agencia de viajes nativa, Runa Tupari, que incorpora el agroturismo entre sus ofertas. Actualmente trabajo en un jardín etnobotánico en Cotacachi y mi función es facilitar la integración de todos los componentes y ayudar con el control de calidad.

Para alguien interesado en la agricultura, el Ecuador ofrece un ambiente ideal para el aprendizaje. Los Andes son la cuna de la diversificación de cosechas y de la innovación agrícola. Es decir, estoy trabajando en el centro de origen de muchas cosechas como papas, fréjol, ají, maní, quinua, chocho, cacao, tomate y yuca. El Ecuador ha estado siempre localizado en las rutas importantes de comercio entre el norte y el sur, el este y el oeste, y la historia y riqueza de su tierra son asombrosas. Uno de los aspectos únicos del Ecuador son los rápidos cambios en ecosistemas. Las cortas distan-

Inglaterra reducía el riesgo monetario de los papeles ecuatorianos y por tanto las tasas de interés que debía pagar el Ecuador en sus emisiones. Se aseguraba la convertibilidad de la moneda nacional al oro a una tasa fija, manteniendo una paridad estrecha entre el valor de los compromisos externos que tenía el país en divisas internacionales y el valor de los ingresos fiscales internos. Bajo el patrón oro en Ecuador, eran los bancos privados que se comprometían a mantener reservas en oro para convertir sucres en oro a una tasa fija, cuando así lo requirieran los clientes.

Adicionalmente, para financiar el ferrocarril con bonos del estado ecuatoriano, Archer Harman se vio obligado a recomprar la deuda externa ecuatoriana –legado de la deuda de la Independencia. En Londres, negoció con el Consejo de Tenedores de Bonos ecuatorianos una recompra a 35% de su valor nominal. La recompra o “extinción”, como la calificó Alfaro, se financió con efectivo más varios tramos de bonos ecuatorianos (bonos de ferrocarril, bonos Cóndor). La recompra costó al Ecuador \$750.000 dólares. Esta operación permitió el retorno del Ecuador a los mercados financieros globales, de los cuales había estado básicamente excluido por décadas<sup>27</sup>. Alfaro insistió que Harman había “salvado el crédito nacional” al recomprar la deuda a pesar de haber tildado a la deuda inglesa en algún momento de deuda “espuria”.<sup>28</sup> El canje de deuda fue posible gracias a las habilidades de persuasión de Harman, sus contactos en los centros financieros y a la desesperación del Consejo de Tenedores de Bonos que prefería aceptar algo de efectivo y nuevos bonos a retener los inservibles bonos de la deuda inglesa.

La ciudad de Londres con su bolsa de valores, el “Stock

Exchange” y el Banco de Inglaterra era en esa época el centro financiero internacional por excelencia. En gran parte, su enorme proyección global estribaba precisamente en el financiamiento de ferrocarriles en todo el mundo. Ello explica por qué Harman recurrió a Londres en lugar de Nueva York para obtener fondos. Harman tenía buenas conexiones en Londres, dadas las vinculaciones transatlánticas de Londres con Nueva York características de la “Gilded Age” estadounidense. Los magnates ecuatorianos eran, en cambio, más cercanos a las instituciones financieras de París. A través de sus contactos, Harman logró el apoyo del financista James Sivewright quien adelantó dinero al ferrocarril para completar el tramo entre Alausí y Quito. Sivewright había hecho su fortuna en Sud África, parte del Imperio Británico.

Las complejas operaciones financieras fueron objeto de severas críticas en esa época y granjearon a Archer Harman la reputación de “aventurero foráneo” en la historiografía ecuatoriana. Llamó la atención lo que hoy llamaríamos la titularización de las utilidades del ferrocarril a través de las acciones preferenciales incluso antes de que éste empiece a funcionar. Un crítico del contrato tildó a las acciones preferenciales como la “ingeniosa invención Yankee de sacar utilidades antes de empezar la obra”.<sup>29</sup> Alfaro estaba consciente del carácter especulativo de las operaciones financieras, pero las veía positivamente, refiriéndose a ellas como “las brujerías de mi administración”<sup>30</sup>. En todo caso, sin los malabarismos financieros de Harman, el principal obstáculo para la construcción del ferrocarril –el financiero– no hubiera sido vencido y el Ecuador se hubiera quedado sin ferrocarril. Sin la recompra de la deuda inglesa, los bonos del ferrocarril hubieran sido ignorados por el mercado al tiempo que las acciones pre-

ferenciales encontraron comparadores de títulos para las futuras utilidades. Además el comisionado fiscal Lizardo García, enviado a Londres a investigar las transacciones de Harman, no encontró indicios de fraude o enriquecimiento ilícito durante la fase de construcción.<sup>31</sup> Incluso el Conde de D'óksza –el aristócrata polaco vinculado a una empresa financista francesa– también había insistido en el retiro de la deuda inglesa como condición sine qua non para el financiamiento del ferrocarril Quito-Guayaquil que propuso a inicios de la década de 1890. Alfaro elogió las transacciones financieras de Harman en los siguientes términos:

“Mediante nuevas combinaciones consiguió usted recursos para atender al reembolso de las acciones que retiraron su capital en vista de la cuasi repudiación del Contrato: usted logró poner a salvo el arreglo preliminar de la deuda externa indispensable para rehabilitar el crédito nacional y dar valor efectivo a los Bonos ferrocarrileros y consiguió emprender con vigor extraordinario los trabajos de la vía férrea de Chimbo a Sibambe”.<sup>32</sup>

## La construcción

La historia de la construcción del ferrocarril Transandino en sí misma es muy conocida, por lo que nos limitaremos a recordar algunos hitos. El principal revés fue el colapso de la obra en construcción en la llamada vía Kelley entre Chimbo y Sibambe, punto terminal de la carretera García Moreno, con lo cual se perdieron 18 millas de rieles. Este “espantoso derrumbe” provocado por tempestades forzó a la compañía a encontrar una nueva vía hacia la sierra por la cuenca del río Chanchán, ruta

cias entre la costa, las cordilleras y la región amazónica, ofrecen un cambio constante de panoramas en el transcurso de pocas horas. Siempre es una revelación recorrer carreteras y caminos y observar la variada topografía, cultura, gente, vegetación y comida.

Creo que hay más de una oportunidad de experimentar lo sublime cada día en el Ecuador. Ya sea observando la puesta de sol detrás de un volcán activo mientras se juega fútbol al atardecer en La Carolina, o disfrutando de un corviche perfectamente preparado con ají en un bus a lo largo de la línea costera de Manabí, mientras se observa sin obstáculo alguno las olas del Océano Pacífico, hay algo sobrecogedor en el paisaje ecuatoriano. Para mí, el Ecuador ofrece una cultura y un paisaje híbridos; es imposible desentrañar las influencias preincaicas, incaicas, coloniales y globales de la comida, agricultura, bosques, vestimenta y artesanía de este pequeño país, pero es divertido tratar.

**CLAIRE NICKLIN**

Consultora, Proyecto PL-480  
“Fomento de Cosechas Andinas para el Desarrollo en Ecuador”, Quito

que era mucho más empinada y rocosa, requiriendo el uso de explosivos para abrir el camino.<sup>33</sup> El nuevo camino que partía desde Bucay tuvo que ser zanjado además con 25 puentes de arco metálico de considerable extensión. Luego se superó el obstáculo aparentemente invencible de la casi vertical peña conocida como la Nariz del Diablo, tendiendo los rieles en zigzag en una gradiente de 4%. El ferrocarril llegó a Alausí en la sierra en 1902. A continuación vino el tendido del extenso puente metálico sobre la quebrada de Shucos que resultó aún más costoso que la propia Nariz del Diablo.<sup>34</sup> Una vez en la sierra, se tendieron rieles en los gélidos páramos del Chimborazo y Cotopaxi sobre los 3500 metros. Aunque los obstáculos en la sierra eran menos formidables que entre Bucay y Alausí, el ferrocarril se demoró seis años adicionales en llegar a su término, en parte por la mayor extensión de este tramo que aquel que conectaba a Bucay con Alausí. En 1908 se dio el célebre ingreso de la locomotora por primera vez a Quito.



El rol de Archer Harman en la construcción fue participar en la toma de las decisiones difíciles sobre la ruta, el complejo manejo financiero y las relaciones con el estado ecuatoriano, tanto con el caudillo Alfaro, en el gobierno o fuera, como con el gobierno de Leonidas Plaza entre 1901 y 1905.

Para la construcción de la obra se contrató a empresas constructoras estadounidenses como la "J.P. McDonald Company". Adicionalmente se conformaron varias compañías auxiliares destinadas a la adquisición de materiales.

Los principales ingenieros que construyeron la obra eran estadounidenses, aunque el gobierno nombró a un "ingeniero interventor" para supervisar la construcción de la obra. Se destacaron el propio hermano de Archer, John Harman, el viejo amigo de Harman, el insigne William Shunk y Frank P. Davis. Shunk era sin duda el más experimentado y talentoso de los ingenieros estadounidenses que aportaron al ferrocarril Transandino. Se dedicó a ensanchar el trayecto Durán-Chimbo al inicio de la obra y al trazado de la ruta.<sup>35</sup> El aporte de Davis fue el trazo de la nueva ruta hacia la sierra a través del río Chanchán, tras el derrumbe de la obra en la llamada vía Kelley. Davis murió de fiebre construyendo el ferrocarril. John Harman, quien había estudiado ingeniería en "West Point", vino inicialmente con licencia del ejército estadounidense, pero luego fue negada una segunda licencia lo que le llevó a renunciar al ejército y quedarse en Ecuador. John Harman reemplazó a su suegro Shunk y estuvo a cargo del complicado enriado en la Nariz del Diablo. John Harman murió de fiebre amarilla poco después. El constructor de puentes fue un tal Richard Leonard. Hubo además otros ingenieros graduados



Ingenieros Ferrocarril

en “West Point” que contribuyeron a la obra. Vinieron también de los EE.UU. operadores de trenes y maquinistas una vez que comenzó a operar la locomotora.

A diferencia de muchos ferrocarriles en la costa Pacífica de Sur América, el ferrocarril ecuatoriano se construyó con mano de obra local y del Caribe en lugar de asiática. Inicialmente, la “Guayaquil and Quito Railway Company” contrató a cientos de obreros de Tulcán a través de enganchadores. Pero en 1900 la compañía constructora “James P. McDonald” introdujo a unos 4.000 obreros caribeños entre jamaquinos y habitantes de otras islas caribeñas, quienes estaban acostumbrados al trabajo en el trópico y tenían defensas frente a enfermedades tropicales.<sup>36</sup> Como señala Elizabeth Harman, el dueño de la empresa McDonald había construido un ferrocarril en Jamaica y “tenía fama de buen empleador”. Los jamaquinos se desempeñaron en los trabajos en el ascenso hacia la sierra entre Chimbo y Alausí, especialmente en la construcción de la Nariz del Diablo y de los numerosos puentes. Cuando los trabajos en el ferrocarril llegaron a la sierra, los jamaquinos fueron devueltos a su tierra y la mano de obra se volvió a contratar localmente. Resulto fácil en



**CARLOS NOVILLO**

Gerente Desarrollo Rural,  
Catholic Relief Services (CRS)  
Ecuador

El programa agrícola estadounidense PL-480 es un aliado muy importante para la labor que hace CRS Ecuador en las zonas más vulnerables y pobres en los últimos 10 años. Gracias a su apoyo, actualmente tenemos una red de microfinanzas en 5 provincias con 17.000 socios y una cartera de casi \$4 millones, de instituciones sociales locales que operan de manera sostenible. En la frontera norte reactivamos, con pocos recursos y a través de 3 gobiernos locales, la cadena productiva del arroz asegurando trabajo digno y mejores ingresos a unas 1.000 familias. Además del posicionamiento y éxito comercial que tiene el proyecto en la zona, existe un empoderamiento de las comunidades productoras y gobiernos locales, tanto que a 3 años de iniciado el proceso, vamos a la zona cada 2 meses, solo a verificar cuánto vendieron, cuánto ganaron y cómo reinvertieron las ganancias.

La solidaridad del pueblo es-

tadounidense con el Ecuador para combatir la marginalidad y pobreza ha sido permanente. Promovemos cambios fundamentales en la población rural, en su estructura económica, sus actitudes y mentalidad para enfrentar un mercado competitivo, con innovación constante para que sean protagonistas en la gestión de su propio desarrollo.

La gente del campo confía mucho en CRS Ecuador por ser parte de la Iglesia y porque sus recursos son aportes solidarios del pueblo estadounidense para ayudarles a salir adelante. Comprenden que el principio de la solidaridad es universal y que está también vivo en el corazón de ese pueblo y presente en el Ecuador a través de PL-480.

la sierra conseguir obreros, ya que el trabajo en el ferrocarril pagaba hasta seis veces lo que las faenas agrícolas en las haciendas serranas.

El ferrocarril llevó a la formación de varias poblaciones que escasamente se hubieran desarrollado sin el impulso del ferrocarril. Estas poblaciones dominadas por los ingenieros estadounidenses y pobladas por jamaiquinos tenían un sabor anglosajón. Así en Victoria, por ejemplo, las calles llevaban el nombre de los ingenieros estadounidenses. La población de Huagra, según la leyenda local, se convirtió en Huigra por la forma en la que los estadounidenses pronunciaban esa palabra quichua. Los jamaiquinos cantaban canciones en inglés durante sus faenas. Estos campamentos-poblados a su vez fueron servidos por recientemente llegados comerciantes italianos, chinos y árabes. Bucay fue otro producto del ferrocarril. En cambio, el ferrocarril no hizo nada para revivir a la “triste e inanimada” Riobamba, ya que esta ciudad solo era servida por un ramal, lo que significaba que una gran parte del tráfico eludía a la ciudad que debía haber sido punto de descanso natural en un viaje que tomaba casi dos días.

En los campamentos-poblados la “Guayaquil and Quito Railway Company” hizo campañas de higiene similares a las que poco después se aplicarían en la construcción del Canal de Panamá. Se trajeron médicos y medicinas de los EE.UU. para hacer frente a una amplia gama de enfermedades tropicales. No obstante, la plaga bubónica, viruela y paludismo arrasaron con los obreros especialmente en el tramo entre Bucay y Alausí.

Una derivación importante del ferrocarril fue el tranvía de Quito construido por la “Quito Tramway Company” (QTC) que pertenecía a varios de los inversionistas estadounidenses que invirtieron en el ferrocarril Transandino. El tranvía de tracción eléctrica empezó a funcionar en 1914 y con el tiempo operaban dos líneas: una de la estación de tren de Chimbacalle al cementerio de San Diego y la otra de Chimbacalle a la avenida Colón en el extremo norte de la ciudad. El tranvía marcó un hito en la modernización de la ciudad y ayudó a su expansión hacia el norte. Hacia mediados de los años 20 el tranvía fue adquirido por una compañía ecuatoriana.

### **Harman y las relaciones EE.UU. - Ecuador**

La presencia de Harman se enmarcó en las relaciones EE.UU.-Ecuador de la época. A lo largo del Siglo XIX éstas fueron de baja intensidad, existiendo pocas coincidencias o divergencias de intereses y poca interacción. Los ingleses, franceses y españoles tenían mayor influencia, aunque hacia fines del Siglo XIX la influencia de los EE.UU. despuntó. En Guayaquil empezó a funcionar el consulado estadounidense en 1824 en la época de la Gran Colombia. Durante el gobierno del presidente liberal Urbina, en 1853 los EE.UU. alentó al Ecuador a exigir la libre navegación en el Amazonas a Brasil que buscaba la exclusividad de la navegación en el Gran Río conjuntamente con Perú. Los EE.UU. buscaba la libre navegación porque le hubiera dado acceso comercial a la cuenca amazónica.<sup>37</sup> En los mismos años, el gobierno de Urbina firmó un acuerdo con los EE.UU. (Espinel-White) para el alquiler de las Islas Galápagos y la protección por parte de los



EE.UU. de la costa ecuatoriana, pero éste fue cancelado por la reacción de países terceros.<sup>38</sup> Asimismo, su rol de mediador en conflictos interestatales se fue fortaleciendo. Así cuando Perú y Ecuador estuvieron a punto de ir a la guerra en 1910 los EE.UU. conjuntamente con Brasil y Argentina sirvieron de mediadores y evitaron el conflicto.<sup>39</sup> A lo largo del Siglo XIX, operaron algunos hombres de negocios estadounidenses en el Ecuador, como los que introdujeron el alumbrado y los vapores de río en Guayaquil, pero su presencia fue transitoria. En cambio hacia 1890 la empresa estadounidense "W.R. Grace & Company" llegó a dominar el transporte oceánico en el Pacífico occidental, cumpliendo un rol clave en la transportación de los rieles y locomotoras al Ecuador. La influencia de los EE.UU. se expandió con la construcción del Canal de Panamá en 1914.

Aunque Harman vino al Ecuador como inversionista privado, recibió apoyo del gobierno de los EE.UU. en algunas ocasiones. El apoyo a sus inversionistas y la ampliación de oportunidades comerciales formaba parte de la política de los EE.UU. hacia América Latina. La "Guayaquil and Quito Railway Company" fue la primera gran empresa estadounidense en el Ecuador con la capacidad para hacer "lobbying" frente al gobierno de los EE.UU. Así cuando se abrogó temporalmente el contrato Harman-Valdivieso, en 1898, Harman pidió al ministro Archibald Sampson en Ecuador que interviniera con el gobierno ecuatoriano para que se respetaran los contratos. Durante la construcción, Harman también tuvo contacto con el Cónsul de Guayaquil Thomas Nast, un célebre caricaturista famoso por ser el creador de la figura del "Uncle Sam" y las del elefante que representa a los republicanos y el burro que representa a los demócratas.



#### **HOLGER VELASTEGUÍ**

Gerente General, Radio y TV Zaracay,  
Santo Domingo de los Colorados.

En 1964, Santo Domingo de los Colorados era un pequeño centro poblado rodeado de selva, que iba creciendo por la llegada de nuevos colonos de todo el país para dedicarse a cultivar la tierra. En ese entonces la población tenía servicio eléctrico limitado; de 06h00 a 08h00 y de 18h00 a 22h00. Por este motivo se la consideró para la promoción del sistema de cooperativas de electrificación rural en Sudamérica bajo la dirección de la Corporación de Cooperativas de Electrificación Rural del Estado de Kentucky. Una vez organizada la Cooperativa de Electrificación Rural con

3.000 socios, viajó a Kentucky una comisión de representantes que fueron atendidos con grande demostración de amistad y ayuda. A pesar de no saber bien el inglés en las reuniones nos entendimos muy bien, con la ayuda de un trago de Bourbon. Conseguimos la donación de 3 grupos eléctricos de 150 KW cada uno, un crédito de 600.000,00 dólares para postes y el tendido de la red. Ésta constituyó la base del desarrollo de una extensa región y con el servicio eléctrico de 24 horas, se incrementó el funcionamiento de Radio Zaracay que promovió la colonización y la organización so-

Una vez construida la obra del ferrocarril, ésta generó varias disputas entre el estado ecuatoriano y la "Guayaquil and Quito Railway Company" por incumplimiento de ambas partes. En el forcejeo de 1907, la compañía recurrió a la cláusula 26 del contrato que facultaba a los presidentes de ambos países para nombrar árbitros. El arbitraje zanjó exitosamente varios asuntos pendientes.

### Visión que Harman tenía del Ecuador

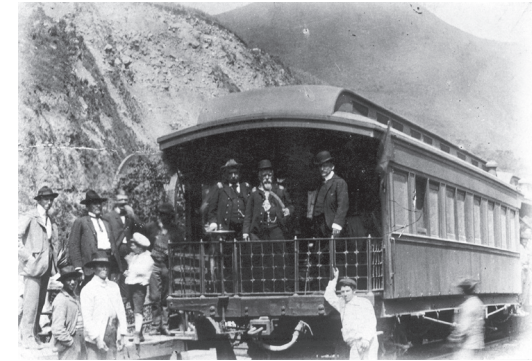
Archer Harman tenía una visión muy positiva de Eloy Alfaro y de su gobierno entre liberal y caudillista. Para Harman, Alfaro era un líder honesto y fuerte con buenas perspectivas de mantenerse en el poder y por tanto dar continuidad a la obra del ferrocarril.<sup>40</sup> Harman no parece nunca haber vertido un comentario irrespetuoso sobre el Ecuador. Otros estadounidenses en el entorno de la Compañía expresaron asombro frente a la naturaleza del Ecuador (los volcanes, la selva).

### Proamericanismo y antiamericanismo en la época de la construcción

La obra del ferrocarril suscitó tanto expresiones de admiración como temores frente a los estadounidenses y la emergente potencia del Norte, los EE.UU. En la ceremonia de inauguración del ferrocarril en 1908 se vertieron palabras de profundo agradecimiento a Harman. Éste fue descrito por Alfaro como "brazo robusto de la empresa ferroviaria y a cuya consagración e indomable energía debe en gran parte el Ecuador el triunfo que festejamos."<sup>41</sup> Hubo además uno que otro elogio a los EE.UU. como el del liberal Roberto Andrade:

"Archer Harman es quien ha puesto por obra el generoso

proyecto de Alfaro. Buscad a los norteamericanos si acaece algún acontecimiento útil en el mundo. Los Estados Unidos son el eje sobre el que está girando la civilización contemporánea. ¡Oh, Gran Pueblo, oh sublime pueblo aquel que no se engrandece sin engrandecer al mismo tiempo a los otros! Dichosas las Naciones que como la del Ecuador se dilatan en el mismo Continente que aquella Nación robusta y soberana así como liberal y humanitaria".<sup>42</sup>



Eloy Alfaro, Ambato, 1908

En conclusión, los estadounidenses Archer Harman y su hermano John Harman, tuvieron un papel insustituible en la construcción del ferrocarril que fue indispensable para la modernización del país. Archer Harman en particular aportó con su emprendimiento, conocimiento de los mercados financieros y experiencia en la industria ferroviaria. Eloy Alfaro no solo que tuvo la voluntad política para iniciar y llevar a su término un proyecto que movilizó los conocimientos y destrezas de empresarios e ingenieros estadounidenses, sino que reconoció la importancia para el proyecto del retorno del Ecuador a los mercados financieros internacionales y la estabilidad monetaria que brindaba el patrón oro. La alianza entre Alfaro y los empresarios e ingenieros estadounidenses conjuntamente con la mano de obra de muchos ecuatorianos y caribeños anónimos permitió la superación de las barreras físicas y financieras que habían impedido por décadas la consumación de esta trascendental obra.●

Vista del ferrocarril



Ferrocarril en la región Andina 1920



Viaje en ferrocarril, Ecuador, 1915



## Anexos

cial, logrando así un crecimiento y desarrollo que actualmente ha convertido a Santo Domingo de los Tsáchilas en una nueva provincia.

Con estos antecedentes se constituyó el Comité de Ciudades Hermanas de Bowling Green y Santo Domingo de los Colorados. Esto permitió efectuar intercambios estudiantiles para conocer mejor la cultura, el idioma y la vida de 105 hogares de los dos países. También se ofrecieron becas para que los mejores estudiantes de Santo Domingo de los Colorados estudiaran en la Universidad Western Kentucky. Yo fui uno de ellos y me gradué en Administración de Empresas para luego laborar en Radio La Voz de América - VOA de Washington. Retorné al Ecuador para trabajar en Radio Zaracay y crear mi propia empresa de televisión por cable e internet de banda ancha.

En el 2006 la Embajada de los Estados Unidos, contribuyó con un significativo aporte económico para la compra de un helicóptero y la construcción del helipuerto, destinado a controlar la seguridad de la zona de Santo Domingo de los Colorados que es el centro vial del Ecuador.

**HOLGER VELASTEGUÍ**

Gerente General, Radio y TV Zaracay,  
Santo Domingo de los Colorados.



Ferrocarril Región Andina 1928



Trabajadores ferrocarril, Ambato

<sup>1</sup>Ver John Uggen, "Archer Harman y el Ferrocarril del Sur, Procesos", No. 20, 2003, pp. 37-54; y Elizabeth Harman Brainard y Catherine Robinson Brainard, *Railway in the Sky*, Atlantis Limited Partnership, MA, 2003.

<sup>2</sup>Uggen, p. 38.

<sup>3</sup>Uggen, 39.

<sup>4</sup>Harman y Robinson, p. 20.

<sup>5</sup>Ibid., 21.

<sup>6</sup>Harman y Robinson, p. 55.

<sup>7</sup>Ibid., 52.

<sup>8</sup>Uggen, p. 38.

<sup>9</sup>Harman y Robinson, p. 20.

<sup>10</sup>Uggen, p. 40.

<sup>11</sup>Ibid., p. 42.

<sup>12</sup>Ver "Robber Barons", [econ161.berkeley.edu/Econ\\_Articles/carnegie/De-Long\\_Moscow\\_paper2](http://econ161.berkeley.edu/Econ_Articles/carnegie/De-Long_Moscow_paper2)

<sup>13</sup>Uggen, pp. 42-43.

<sup>14</sup>Harman y Robinson, p. 16.

<sup>15</sup>Uggen, pp. 44-52.

<sup>16</sup>Ibid., p. 43.

<sup>17</sup>Luis Alberto Romero, *Argentina*, The Pennsylvania State University Press, Uni-

versity Park, 1994, p. 5.

<sup>18</sup>[es.wikipedia.org/wiki/Henry\\_Meiggs](http://es.wikipedia.org/wiki/Henry_Meiggs)

<sup>19</sup>[eh.net/bookreviews/library/davis](http://eh.net/bookreviews/library/davis)

<sup>20</sup>Byron Castro, *El Ferrocarril Ecuatoriano*, Banco Central del Ecuador, Quito, 2006, pp. 80-84.

<sup>21</sup>Uggen, p. 51.

<sup>22</sup>Alfredo Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur*, Quito, 1933, p. 55.

<sup>23</sup>Ibid., p. 57.

<sup>24</sup>Ibid., 56.

<sup>25</sup>"Contrato del Ferrocarril Guayaquil a Quito", Artículo 26, en *Contratos del Ferrocarril de Guayaquil a Quito*, Quito, Imprenta Nacional, 1908. Los montos son confusos. Ver también el contrato modificado de 1898 Contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito en Contratos.

<sup>26</sup>Eloy Alfaro, *Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, Nariz del Diablo*, Quito, p. 24.

<sup>27</sup>Para la adopción del patrón oro ver Alberto Acosta, *Breve Historia Económica del Ecuador*, Corporación Editora Nacional, Quito, p. 53.

<sup>28</sup>Eloy Alfaro, *Historia*, p. 35.

<sup>29</sup>Para el concepto de Alfaro de deuda espuria ver *Deuda Gordiana*, Quito, Imprenta Nacional, 1896.

<sup>30</sup>Breves Observaciones que Demuestran lo Ruinoso que Será el Contrato del Ferrocarril del Sur, Imprenta Gómez Hnos., 1897, p. 12.

<sup>31</sup>Ferrocarril Trans andino, *Cartas Cruzadas entre el Gerente de la Empresa y el General Eloy Alfaro*, Guayaquil, 1902, p. 11.

<sup>32</sup>Eloy Alfaro, *Historia*, p. 35.

<sup>33</sup>"Carta de Alfaro a Harman", Octubre 16 e 1902, en *Ferrocarril Trasandino*, 1902.

<sup>34</sup>Eloy Alfaro, *Historia*, p. 30.

<sup>35</sup>Eloy Alfaro, *Historia*, 42.

<sup>36</sup>Ibid. P. 41.

<sup>37</sup>Maldonado, p. 75.

<sup>38</sup>Felix Denegri Luna, *Peru and Ecuador, Notes for the History of a Frontier*, Instituto Rivaaguero, Lima 1996, p. 151.

<sup>39</sup>Denegri, p. 193.

<sup>40</sup>Denegri, p. 227.

<sup>41</sup>Harman y Robinson, p. 42.

<sup>42</sup>*El Ferrocarril del Sur, 1908-1933, Breve relación documental de los principales festejos...*, p. 39-40.

<sup>43</sup>Ibid., 59.

El 25 de junio de 1908, el Presidente de los Estados Unidos, Theodore Roosevelt envió un telegrama al Presidente Eloy Alfaro, felicitándolo por haber concluido la obra del ferrocarril de Guayaquil a Quito. El presidente Alfaro por su parte respondió el 28 de junio de 1908 con su propio mensaje. Los dos telegramas están publicados, en inglés, en el archivo “Foreign Relations of the United States in 1908”. A continuación están las traducciones al español de los dos telegramas. No fue posible encontrar la versión original en español del telegrama del Presidente Alfaro.

**De: Presidente Roosevelt, para: Presidente Alfaro**  
**La Casa Blanca**  
**Washington, 25 de junio de 1908**

*Reciba nuestra más sincera felicitación por la conclusión del ferrocarril a Quito. Que este gran logro impulse la prosperidad del Ecuador.*

**Theodore Roosevelt**

**De: Presidente Alfaro, para: Presidente Roosevelt**  
**Quito, 28 de junio de 1908**

*Estoy profundamente agradecido por su sincera y expresiva felicitación. Estamos siguiendo aquí, en la medida de lo posible, el atractivo ejemplo de la gran nación que usted dirige, el cual es próspero en virtud de la ley y debido a sus ferrocarriles. Nos hemos acercado más a usted y nos acercaremos más todavía a través de tratados comerciales que serán mutuamente ventajosos ahora que tenemos un nuevo vínculo de unión.*

**Eloy Alfaro**



**DIEGO A. MONSALVE**

Jefe de Relaciones Internacionales,  
Municipio de Cuenca

Mi visita a los Estados Unidos este año estuvo llena de situaciones interesantes, sorprendentes y sin duda ilustrativas. De todas maneras considero que lo más memorable fue la visita al Capitolio en Washington y dentro del mismo, al Senado. Allí tuve la oportunidad de visitar las oficinas de los senadores y compartir momentos y experiencias con miembros de sus gabinetes y poder observar la gran accesibilidad de sus oficinas al público en general. Creo que esto es esencial en un mundo cuyas barreras y distancias cada vez se acortan más. Es necesario el conocimiento y entendimiento mutuo entre los países y regiones del mundo. Más aún cuando se trata de lugares con los que existen grandes lazos de unión, puesto que muchas familias en el Ecuador tienen un familiar o amigo que reside en los Estados Unidos.

Los ecuatorianos deben sa-

ber que los Estados Unidos no son únicamente su gobierno, sino también su gente, sus instituciones, su cultura, su historia, su vocación históricamente libertaria, que es una práctica diaria tanto en la vida privada de los individuos como en la estructura propia del gobierno. Tanto en el Ecuador como en los Estados Unidos, estamos en contacto con realidades distintas que marcan nuestras vidas de una o de otra manera; de ahí lo interesante de saber admitir esas diferencias y reconocerlas como tales. Sólo así podremos valorarlas, admitirlas y de esta manera vivir en armonía, reconociéndonos como diferentes pero no como incompatibles. Por otra parte evidencié, que en medio de las diferencias muchas veces irreconciliables que existen en el ámbito político, por sobre todo existe un gran respeto a la discrepancia y una actitud caballerosa y civilizada de respeto a los puntos divergentes, lo que contribuye a la estabilidad y progreso del país.