

Entre la persistencia y el olvido

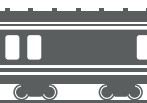
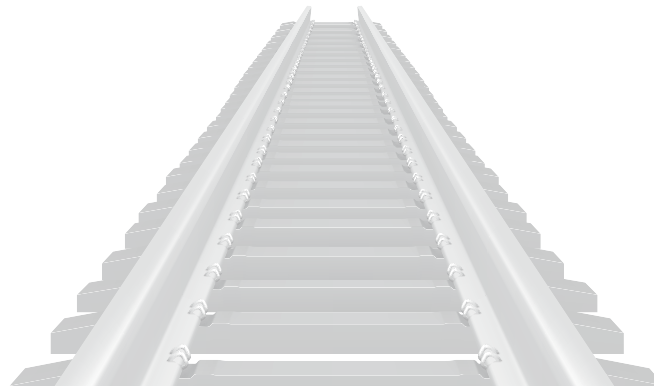
Páginas dispersas en las memorias
del ferrocarril ecuatoriano

Sandra Patricia Miranda Salazar
Franklin Cepeda Astudillo



Entre la persistencia y el olvido. Páginas dispersas en las memorias del ferrocarril ecuatoriano

Sandra Patricia Miranda Salazar
Franklin Cepeda Astudillo



Entre la persistencia y el olvido. Páginas dispersas en las memorias del ferrocarril ecuatoriano.

© 2023 Sandra Patricia Miranda Salazar
Franklin Cepeda Astudillo

© 2023 Escuela Superior Politécnica de Chimborazo
www.esPOCH.edu.ec
Panamericana Sur, kilómetro 1½ - Av. Pedro Vicente Maldonado
Riobamba – Ecuador
Teléfono (593) 3 2998200 Carrera de Turismo Ext. 2811
Código postal: EC060155

Este libro se sometió a arbitraje bajo el sistema de doble ciego (peer review)

Corrección: Editorial Pedagógica Freire
Diseño: Julio Acosta

Libro virtual diseñado en Riobamba – Ecuador

Grupo de investigación del área de recursos naturales (GIARN) – línea de investigación: Arte, cultura y patrimonio – Turismo
Fecha de creación: 21-03-2017

Prohibida la reproducción de este libro, por cualquier medio, sin la previa autorización por escrito de los propietarios del Copyright.

CDU: 988+930+301

Entre la persistencia y el olvido. Páginas dispersas en las memorias del ferrocarril ecuatoriano.

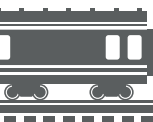
Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo
2023

102 pp. vol: 29,7 x 21 cm

ISBN: 978-9942-8848-9-3

1 Investigación

2 Historia social y cultural



Contenido general

Sección 1

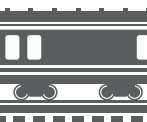
De libros, revistas y canciones: El ferrocarril ecuatoriano y su canon discursivo

1. El ferrocarril ecuatoriano: Bibliografía y canon discursivo	5
1.1. Riobamba y el ferrocarril	6
1.2. Tres narraciones 'clásicas': Alfaro, Crespo Ordóñez, Maldonado Obregón	10
1.3. Las últimas décadas	13
1.4. Tres lecturas desde entornos locales	18
1.5. Otros materiales	20
2. Nariz del Diablo	21
2.1. Primera época 1922-1924	22
2.2. Segunda época 1925-1934	33
2.3. Tercera y cuarta época 1954-1955	39
2.4. Quinta época 1963-1970	40
3. Poesía y música	43
Observaciones finales	51

Sección 2

Territorio y organizaciones sociales en el sector ferroviario del Ecuador
Legado organizativo en Riobamba

1. El marco teórico sobre las organizaciones ferroviarias	56
1.1. Teoría de la ecología organizacional	57
1.2. Teoría de la burocracia	58
1.3. Teoría de la organización institucional	58
1.4. Teoría de la dependencia de recursos	59
2. Los espacios ferroviarios en el Ecuador	61
2.1. Temporalidad territorial de la línea férrea	61
2.2. Distribución geográfica de la red ferroviaria	81
3. Las organizaciones sociales del sector ferroviario en Riobamba	89
3.1. Las primeras organizaciones sociales	89
3.2. Gremios, sindicatos y hermandades	90





Introducción

En las vastas páginas de la historia, hay acontecimientos que merecen ser traídos nuevamente a la luz. En este libro llamado "Entre la persistencia y el olvido: páginas dispersas en las memorias del ferrocarril ecuatoriano", se abordan múltiples dimensiones del sistema ferroviario que alguna vez fue el latido vital del Ecuador, con especial énfasis en la ciudad de Riobamba. Se armó una narrativa sobre los eventos del pasado que brinden al lector la oportunidad de reflexión en un presente.

En la primera sección de este libro, "De libros, revistas y canciones: el ferrocarril ecuatoriano y su canon discursivo", se aborda literatura y expresiones culturales que han sido moldeadas por la presencia del ferrocarril. Riobamba, como epicentro de estas narrativas, se convierte en un faro que guía el recorrido por los escritos clásicos de Alfaro, Crespo Ordóñez y Maldonado Obregón, hasta las voces más recientes que se han alzado desde los entornos locales. Es a través de estos relatos, de estos fragmentos dispersos en la memoria, que se comienza a vislumbrar la magnitud de este legado patrimonial ecuatoriano.

Se analiza la Revista "Nariz del Diablo", como protagonista de esta narrativa, recorriendo diferentes épocas que abarcan desde los años 1920 hasta los años 1970, y se exponen las múltiples facetas de este legado histórico-social que marca una época en la historia y la imaginación colectiva sobre el aspecto ferroviario. Así mismo, la poesía y la música se entrelazan con la historia en una sinfonía que exalta la magia y la emoción del ferrocarril. Estas expresiones artísticas, que hablan de nostalgia, melancolía y anhelos compartidos, añaden una capa de profundidad y belleza a nuestra comprensión de la construcción social alrededor del tren.

La segunda sección del libro, "Territorio y organizaciones sociales en el sector ferroviario del Ecuador: legado organizativo en Riobamba", desarrolla un estudio sobre el impacto del ferrocarril en la configuración territorial y social del Ecuador. Se exponen teorías fundamentales como la ecología organizacional, la burocracia, la organización institucional y la dependencia de recursos, a fin de abordar las complejas relaciones que han existido para la conformación de organizaciones ferroviarias y organizaciones de la sociedad.

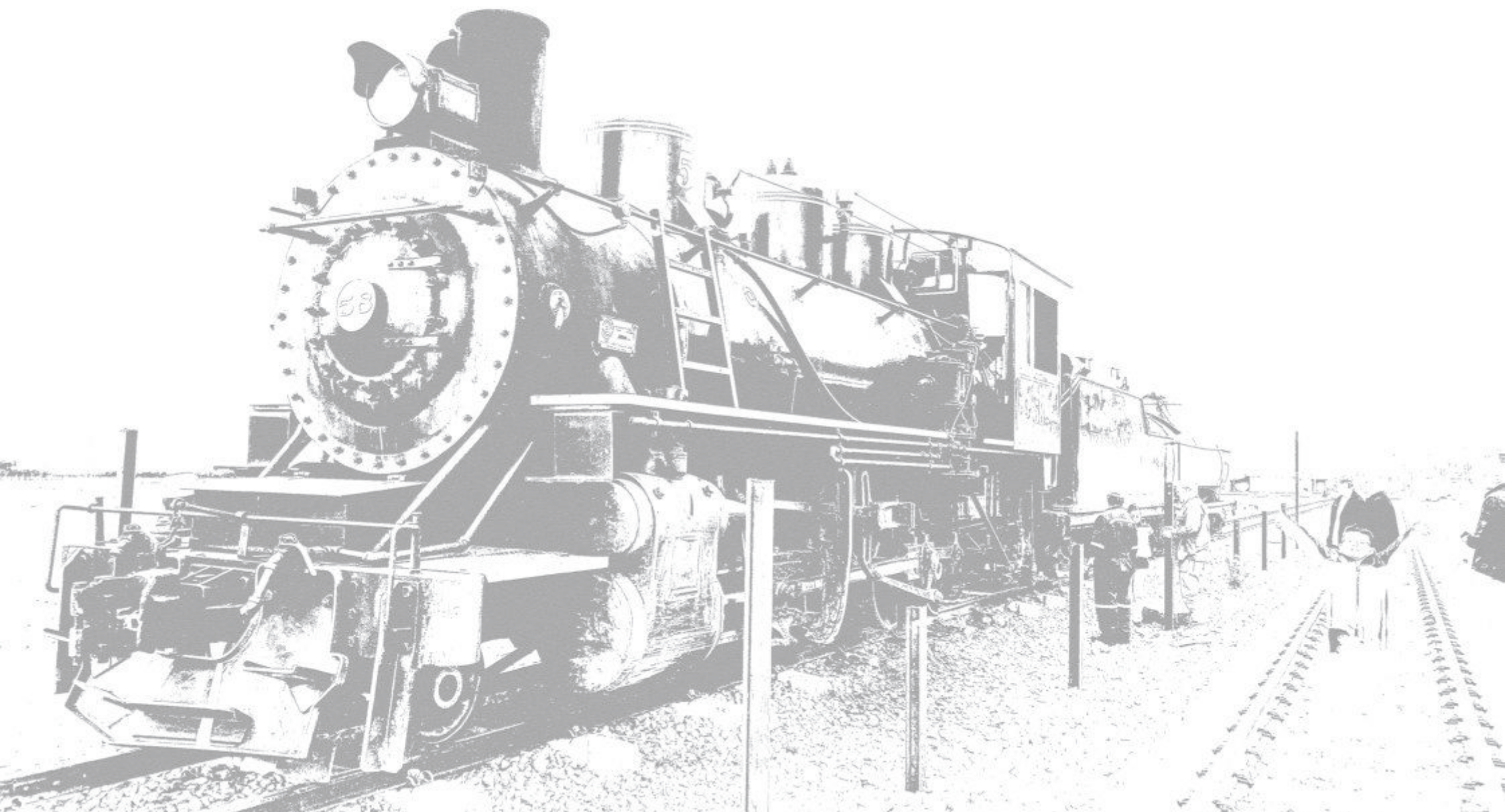
Se abordan los espacios ferroviarios en Ecuador desde la temporalidad y su distribución geográfica de la red. La línea de tiempo se especializa en localizar hechos relacionados a Riobamba, en un contexto nacional ferroviario. Se complementa finalmente, con el abordaje de las estructuras organizativas, que han sostenido al Ferrocarril del Sur en la historia ecuatoriana.

Este libro es una invitación a reflexionar sobre nuestro pasado, a desentrañar las capas de significado que yacen ocultas en los rieles y a honrar la memoria de quienes han dejado una huella imborrable en la identidad nacional para contribuir a la memoria colectiva de Riobamba y del país.



Sandra Miranda Salazar
Franklin Cepeda Astudillo

Sección 1





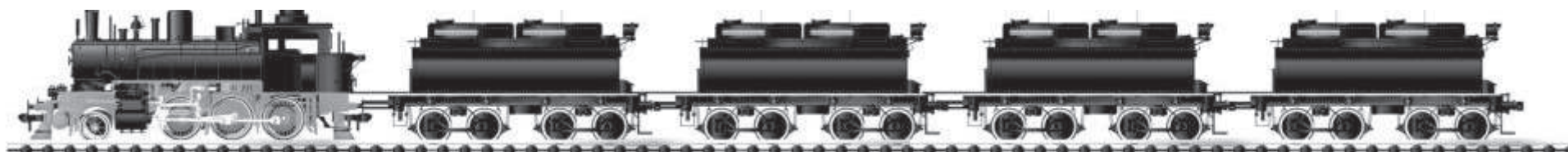
De libros, revistas y canciones: El ferrocarril ecuatoriano y su canon discursivo

Franklin Cepeda Astudillo

El trabajo en proceso se plantea la revisión de tres ámbitos discursivos en los que el ferrocarril, sus contextos y su discontinuo devenir, si bien en forma dispersa, se han visto amplia o marginalmente representados, lo mismo en tiempos del relativo auge que en la declarada decadencia del otrora idealizado medio de transportación:

- 1) Los libros y publicaciones, 'clásicas' y recientes, sobre la materia,
- 2) La revista Nariz del diablo, y
- 3) La música.

Tras establecer el estado de la cuestión, se plantean algunas reflexiones con relación a los ámbitos y representaciones a considerarse y se aborda cada uno de los casos propuestos; sin relegar la correlación temática, se reseña la metodología y se establecen conclusiones generales y puntuales. El trabajo se complementa con la presentación de la bibliografía, fuentes y otros recursos empleados y se ilustra, en función de su representatividad o relevancia, con una selección de gráficas procedentes de los principales materiales procesados.



1. El ferrocarril ecuatoriano: Bibliografía y canon discursivo¹

El merodeo bibliográfico asumido como una de las primeras tareas para el abordaje de un asunto histórico suele deparar resultados muy dispares, no precisamente en función de la relativa relevancia inherente a todo objeto histórico, cuanto del interés que en el decurso del tiempo haya despertado en estudiosos o investigadores; si en determinados la bibliografía o el estado mismo del arte se insinúa magro, en otros, especialmente en aquellas cuestiones insertas en la época republicana, emergen motivaciones políticas, no solo académicas, que propician la aparición de discursos de espectro localista o 'nacional' cuya cantidad, sin ser necesariamente abrumadora, es suficientemente representativa para indagaciones cuando menos escrupulosas.

En torno al ferrocarril ecuatoriano, en un lapso que rebasa el siglo y medio, se ha generado un corpus discursivo proverbialmente amplio; excluyendo de esta consideración las fuentes documentales, no siempre accesibles ni reveladas, este merodeo tiene en la prensa, lo mismo en la efímera que en la de más largo aliento, un repositorio de huellas e indicios dejados al vaivén de las pugnas políticas que rodearon y rodean el dilatado periplo de una obra a la que llegó a calificarse de diabólica lo mismo que redentora. Con el avance de las décadas y la incorporación de medios más eficaces para la plasmación de esas primeras relaciones, luego diatribas y reclamaciones, el folleto y el libro, siquiera ocasionalmente van haciéndose lugar en la esfera pública como vehículos para la consignación de reclamos con una proyección que, por su mayor consistencia, supere tiempos y distancias y promueva una mayor difusión de lo que, en las primeras décadas de la historia ferroviaria se volvía letra evanescente en periódicos de exigua tirada, en revistas y publicaciones restringidas a acotadas comunidades interpretativas, o en volanderos folios que solo excepcionalmente algún oficioso colector conservaba.



¹Los "ámbitos discursivos" se refieren a los contextos o dominios en los que se lleva a cabo la comunicación verbal o escrita. Los "géneros discursivos" son las formas específicas en las que se estructura y presenta la información dentro de un determinado ámbito discursivo. Por último, el "canon discursivo" se refiere a las normas y convenciones establecidas en un ámbito discursivo particular, que determinan qué se considera aceptable o legítimo dentro de ese contexto.



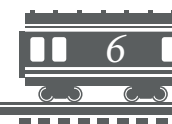
1.1: Riobamba y el ferrocarril

Entre las primeras relaciones del ferrocarril con visos historiográficos destaca por sus circunstancias de enunciación la pergeñada por Eloy Alfaro, a la que me refiero en un siguiente subapartado; no obstante, antes de la aparición de este “escrito histórico”, la discursividad en torno al ferrocarril y las expectativas que el promisorio medio de locomoción iba generando giraba en torno a los intereses locales y regionales. A una muestra breve pero elocuente de estas primeras manifestaciones discursivas las hemos agrupado en un primer tranco que, con fines expositivos, va de 1905 a 1933. En este contexto se vislumbra como la prensa, pese a los acotados índices de alfabetismo de dicha temporalidad, tuvo singular protagonismo como vehículo para la objetivación de reclamaciones y controversias, lo cual explica que cuartillas que, por su naturaleza se hubiesen extraviado o destruido, llegaran a ser publicadas en folletos como *Riobamba y el ferrocarril*, que, conforme su portada, recogió artículos de Miguel

Égüez, que, bajo el seudónimo “Un Riobambeño”, fueron publicados en “*La Linterna*” durante julio de 1905.

Esta primera muestra, que llegó a materializarse gracias a la contribución económica de Isidoro Cordovez (Flor, 44), si bien se limita a 36 páginas, ilustra con elocuencia el clamor local por contar con el ferrocarril para Riobamba conforme cláusulas del contrato de 1897, que estipulaba el paso de la línea directa y no como el ramal; no sin pugnas y rechazos de por medio, el novedoso medio de transporte entro en funcionamiento en 1905, año en que se inscribe el breve paso de Lizardo García por la Presidencia de la República y su caída misma, verificada al primer día de 1906, tras un golpe consumado desde una Riobamba cuya insatisfacción y denuncia fue instrumentalizada por Eloy Alfaro y sus adherentes:

...hay hechos que antes de estar consumados se los ve claramente como si lo estuvieran. Uno de estos es, pues, el que sucede actualmente respecto de la línea férrea en la parte correspondiente desde Colta hasta Chuquipocyo; pues la manera como está trazada esa línea y por los trabajos que se están ejecutando hoy por hoy en esa Sección, la Compañía Constructora quiere eludir el compromiso contraído por el contrato del 31 de Octubre de 1900 (Un Riobambeño 1905, 2)





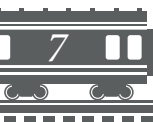
La reclamación con tintas de diatriba, sin embargo, no se dirigía única ni exclusivamente al jefe de gobierno, sino que advertía al lectorado del cariz leonino y voraz que imbuía los contratos suscritos con el norteamericano Archer Harman y la Compañía a la que representaba:

Nadie ignora que la Compañía Harman no solo se contenta con obtener las ganancias del valor estipulado por la construcción del Ferrocarril del Sur y de la explotación de este durante setenta y cinco años, según los respectivos contratos; sino que ha querido y quiere, por cuantos medios se imagina, abarcar con todos los negocios en que pudiéramos emprender los ecuatorianos.

Poco después de estas reclamaciones compiladas en folleto, otro “Riobambeño” vuelve a la carga con *El ferrocarril de Riobamba y la Revolución del 1 de enero de 1906*, publicación de 61 páginas en las que, bajo el hierático epígrafe PARA LA HISTORIA, su autor reclama la cuna de la revolución liberal para Riobamba y apunta “los motivos que tuvieron los liberales riobambeños para lanzar el grito de rebelión contra el desgraciado Gobierno de Lizardo García” (Un Riobambeño 1906, 1), se refiere a la conformación de Juntas y Comités Patrióticos, narra los entretelones de la insurgencia consignando algunas decenas de nombres, y a la vez censura y condena las recurrentes actitudes de los últimos gobiernos hacia la localidad, cuyos incumplimientos y postergaciones articularon una reclamación ambiciosa, consciente y relativamente bien aupada por los dirigentes políticos locales así

como por ciudadanos que, por cientos, suscribían los pliegos de peticiones puestos a circular. El programa de reclamos, como lo sugiere esta publicación, no solo aspiraba a la supresión del ramal sino a que la ciudad misma concentrara las principales dependencias del ferrocarril, de allí que sus promotores llegaron a presentar la disponibilidad de sus cargos políticos, en el caso de quienes los detentaban, a la vez que exigían el definitivo e inmediato traslado de los talleres y principales oficinas a Riobamba, la obligatoriedad de que todos los trenes pasaran por la ciudad, el traslado de la estación de Colta y aun la retención de bonos en caso de incumplimiento (Un Riobambeño 1906, 14).

La entrada en circulación de algunos periódicos, de fugaz vigencia el común de ellos, paralelamente fue sembrando el terreno para la sustentación





de la lucha por la rectificación del ferrocarril, pero también para la maduración del periodismo local, una de cuyas mayores expresiones fue *Los Andes*, primer impreso en alcanzar la condición de diario imbuido de una línea editorial y una agenda de nítido corte liberal desde sus primeras y discontinuas emisiones de 1916.

En 1924, cuando la lucha aupada por la prensa y parte de la dirigencia política comenzó a rendir frutos apreciables, se publicó, de Félix Flor, *Páginas de historia contemporánea | La rectificación de la línea férrea de Riobamba*, libro en el que su autor, destacado intelectual local, compiló 60 textos con los que articuló un recuento relativamente coherente de la sostenida brega con énfasis en el protagonismo que en varios momentos tuvo la prensa local respaldada y aun replicada por medios impresos nacionales.

Sin desconocer las sinuosidades y vicisitudes subyacentes al camino recorrido, el libro de Félix mocionó una valoración mesurada de gestores como García Moreno, que, desde el XIX, impulsaron la construcción de la obra ferroviaria antes de Alfaro, a la vez que miró al porvenir local con optimismo, sin dejar de referir las principales incidencias registradas en cerca de dos décadas en cuartillas precedidas por sugerentes epígrafes: *El triunfo de Riobamba*, *Fervor patriótico*, *Argucias y evasivas*, *Promesas*

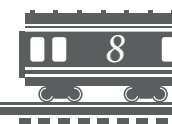
y *recriminaciones*, *Ingratitudes y desengaños*, *El poderoso factor yanqui*, *Excitación al presidente de la República*, *Fondos para la rectificación*, *El gran meeting popular de 1917*, *Solemne inauguración de los trabajos*, *El primer tren por la línea rectificada...*

El triunfo de 1924, sin embargo, no era señal de que, desde los llamados “intereses seccionales” cupiera bajar la guardia; para inicios de la nueva década iba tomando forma una nueva suerte de “conspiración” para Riobamba: la posibilidad de que se establecieran trenes directos, así como los rumores de que la estación central fuera desplazada a la ciudad de Ambato. Es en dicho contexto que tiene lugar la conformación de nuevos comités y la emergencia de nuevos líderes que se congregaron en defensa de la causa ferroviaria local, amenazada, si cabe la expresión, no tanto por las decisiones políticas en ciernes cuanto por los progresos ferroviarios que, más allá de toda retórica, iban dejando para el pasado los viajes entre Quito y Durán con obligada pernoctación en Riobamba en un entorno que, en consecuencia, no dejaba de alentar el consumo, el gasto en alojamiento, el comercio, pero también el intercambio cultural y la transformación de la cotidianidad.

En medio de estas circunstancias, Diego de León, autor cuyas coordenadas biográficas no han

trascendido significativamente, dio a la estampa *21 de enero de 1931 | Rápidas apuntaciones para la historia*, un folleto en el que expuso los antecedentes de la reclamación, situó al 19 de enero un anuncio de cambio en el itinerario de los trenes, la inmediata instalación de una asamblea popular paralela a la elección de su directorio, juzgando al día 21 como “día de honor” y recogió algunos textos adicionales sobre “los bullados acontecimientos de Riobamba” sin excluir de su relato la participación de la mujer ni la réplica a “antiriobambeños” y articulistas de otras circunscripciones que se refirieron a los lugareños como un “populacho”.

Las menciones y listados de nombres consignados en este impreso, simultáneamente conforman un interesante testimonio de como pervivían usos y nombradías característicos de una “ciudad letrada”; de considerarse las austeras láminas insertas entre los textos, destacan los apelativos de: Alfonso Merino (Gobernador), César Carrillo (Intendente), Luis Alberto Falconí (Presidente de la Asamblea Popular Preparatoria), Carlos Murriagui (Presidente de la Asamblea del 20), Gral. Enrique Barriga (Presidente del Directorio), Mayor Luis Benigno Gallegos (Vicepresidente), Ruperto Alarcón (Vocal-Secretario); Leonardo Dávalos, Gerardo Falconí, Comandante Leopoldo Larrea, José Larrea, Julio Teodoro





Salem, Gualberto Gallegos, Enrique Didonato (Vocales); Gral. Delfín Treviño (Presidente del Concejo Cantonal), Jorge Moncayo Donoso (Miembro del Concejo y Vocal), Carlos Arturo León (Propietario del teatro Daniel León, sede de los encuentros), Jorge Rivera Larrea; Manuel Dávalos, José María Naranjo, Jorge Cabezas (Representantes de Guano); Luis Castillo Arregui, Aníbal Albán (“Escritor ambateño que se ha solidarizado con Riobamba”).

De no ser por impresos como el considerado, escasa referencia quedaría de esta protesta y convocatoria, acaso sobredimensionada en su momento en relación con los intereses ferroviarios de Riobamba. Su final comprendió la transcripción de un telegrama del Presidente del Concejo Cantonal de cuyos párrafos trascienden algunos ribetes de reclamación coronada por anecdótica victoria:

Exaltación de ánimo es general en habitantes, y no permite preveer consecuenciaspodríatener,subsistenciaaquelladisposición.Categóricamente manifiestan hallarse dispuestos a mantener actitud que reclame postergación derechos Riobamba; dicen no se explica obligar dos jornadas hasta Quito, y que, en Asamblea Popular, han jurado ir hasta sacrificio sus vidas, si fuere necesario, pero confían en cordura Gobierno para evitar alteración orden público.

[...]

Espero que como resultado dicha convocatoria, se evitará toda violencia y petición a gobierno será en forma que guarde armonía con la cultura proverbial riobambeña. Me han pedido solicitar respuesta a su petición sigan pernoctando trenes en Riobamba.





1.2. Tres narraciones ‘clásicas’: Alfaro, Crespo Ordóñez, Maldonado Obregón

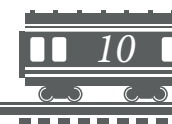
Entre las narraciones dedicadas a referir el periplo del ferrocarril ecuatoriano, se han seleccionado tres especialmente representativas de lo que, con fines expositivos, cabe asumir como un segundo momento en la configuración de su canon discursivo. La primera de ellas, como cabría colegir, es la exposición de Eloy Alfaro, de publicación póstuma (1931); una segunda pieza de interés, calmadas algunas pasiones en torno a la “obra redentora”, es la *Historia del ferrocarril del sur*, de Roberto Crespo Ordóñez, con muy distinto abordaje y mayor extensión (1933); este repertorio de corte tradicional se cierra considerando un libro generado desde las filas mismas de los ferroviarios, el compuesto por Alfredo Maldonado Obregón *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron 1866-1958* (1977).

La narración de Eloy Alfaro, según se conoce, fue compuesta a manera de carta dirigida a Ángel T. Barrera², exsecretario particular suyo a quien escribía desde Panamá con fecha 28 de octubre de 1911; pese a presentarse como *Historia*, resulta menos historiográfica que testimonial. Acompañada en su epígrafe del texto “Páginas de verdad escritas por el General

Eloy Alfaro, gestor de la magna obra”, ha tenido múltiples ediciones, como pequeño libro, folleto, separata de sus escritos, o también integrando compilaciones temáticas como *El viejo luchador | Su vida y su magna obra*, edición que resulta de especial interés, pues, sobre mencionar una anterior y ‘depurada’ de “epítetos y calificativos injuriosos” para su reproducción en la revista *Nariz del Diablo* (De Janón, 1942, 433 ss), incluye dos cartas en torno a su original, que no sería de puño y letra de Alfaro, pero sí un mecanoscrito con sus correcciones que se encontraba en poder del coronel Carlos Andrade.

El contexto en que se edita el escrito de Alfaro desde la iniciativa de *Nariz del Diablo* en 1932 se vislumbra proclive a reavivar polémicas relativamente recientes, pero no está exento de algún matiz anecdótico con respecto a los ejemplares en circulación; la edición N° 79 de esta revista, en este sentido, incluye un “aviso editorial” que lo alude y exalta como “narración de indiscutible importancia por las apreciaciones que contiene acerca de los hombres y hechos relacionados con la magna obra” e invita “a los que interesen en tan valiosa publicación, que se la vende a dos sucres el ejemplar numerado –

² Un antecedente para dicha publicación se puede rastrear en Eloy Alfaro, *El ferrocarril trasandino: Cartas del Gral. Don Eloy Alfaro*, Quito, Editorial El Tiempo, 1903.



requisito sin el cual no se lo considera auténtico—pueden dirigirse a la Gerencia de esta Revista”.

El discurso de Alfaro, se luce como el de un político y conductor que procuraba sentar su verdad en torno al asunto del ferrocarril del sur, “en crear su propia figura” y “en preparar ambiente para otros esfuerzos en el futuro” (Deas, 1992, 25). En sus páginas, —reconociendo no tener a la mano publicaciones y documentos que lo ayudarían a ser más preciso—, aborda desde su personal, apasionada y combativa remembranza, los antecedentes del proyecto, las negociaciones y renegociaciones emprendidas para el financiamiento de un ferrocarril que, de haberse culminado según sus aspiraciones, conectaría a Tulcán con Loja y a Ambato con el Curaray; las recurrentes ponderaciones y reconsideraciones sobre los costos requeridos y los alcances de la que llama “obra redentora del Ecuador” (En De Janón, 445). Alguna aspereza trasciende de sus líneas al impugnar los rumores y ataques que iban minando la confianza en el proyecto, el potencial del ferrocarril para la economía y la defensa del territorio nacional, y no menor emotividad al considerar a personajes

como Archer y John Harman... No obstante la importancia del documento, sus alcances para una escritura científica de la historia del ferrocarril, se revelan menos pertinentes que para aproximarse a la visión y el temperamento de su autor.

Las conmemoraciones, como ha sido habitual, han acicateado, aun hasta el presente, diversas elaboraciones historiográficas, constando entre ellas las dedicadas al ferrocarril. Destaca en este sentido la *Historia del ferrocarril del sur* pergeñada por Roberto Crespo Ordóñez, quien fuera su Interventor Fiscal al cumplirse el primer cuarto de siglo tras la inauguración de la obra (1933). Crespo Ordóñez, sin reivindicarse como historiador, pero “despojado de pasión partidista”, manifiesta acudir a “documentación que reposa casi intocada en los anaqueles oficiales y del Ferrocarril” (Crespo Ordoñez, 1933: 7, 3), pone reparos a “la exageración de la alabanza o la acritud de la censura” presente en otros relatos y ofrece un producto que oscila entre la monografía y la compilación ceñida a un esquema que identifica trancos con figuras relevantes de la política nacional: los primeros

mandatarios en orden cronológico. Su exposición alterna, pues, con la transcripción de cartas, contratos, telegramas, artículos de prensa, mensajes presidenciales, documentos anexos... y fotografías, recurso que, cada vez con más fuerza, iría consolidando una iconografía de sujetos y paisajes vinculados a las narrativas en torno al ferrocarril: García Moreno, Eloy Alfaro, Archer Harman, John Harman, Abelardo Moncayo, el Chanchán, la Nariz del Diablo, el puente de Shucos...

El primer medio siglo de la inauguración del ferrocarril, da pie a las *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron 1866-1958*, compuestas por el ferroviario Alfredo Maldonado Obregón. La publicación de estas páginas tiene lugar casi dos décadas después, en 1977, en un momento en el que han mermado sensiblemente las expectativas, entusiasmos, anhelos y apologías otrora frecuentes en torno a la conexión nacional mediante rieles, ocupando su lugar, en buena medida, los reclamos en pos de “rehabilitar, modernizar y engrandecer” el servicio y las declaraciones imbuidas de pesimismo, nostalgia y no tan veladas reclamaciones de cariz sindicalista:

²Un antecedente para dicha publicación se puede rastrear en Eloy Alfaro, *El ferrocarril trasandino: Cartas del Gral. Don Eloy Alfaro*, Quito, Editorial El Tiempo, 1903.



...no faltarán quienes digan que es extemporáneo rememorar el Ferrocarril –que por desgracia ha pasado a un segundo plano– sin pensar que en el Ecuador sigue siendo la columna vital del transporte pesado; además, es la única empresa que cumple con un servicio social dentro del movimiento interno, por todo lo cual, constituye el resorte principal de las fuerzas económicas del país. Asimismo dirán que ahora, cuando el hombre acaba de poner los pies en la luna, el Ferrocarril, que se anticipó en la cultura de los pueblos, se aleja mucho más de ella; pero nosotros diremos, que la locomotora, seguirá siendo el alma del transporte en todo el mundo. Y no cabe duda de que, si en la Luna hay posibilidades de vida para el hombre, pues allí será también necesario un Ferrocarril. (Maldonado 1977, 9)

A la establecida iconografía política y paisajística que fueron generalizando publicaciones periódicas como *Nariz del diablo*, de cuyos talleres gráficos salió el libro de Maldonado Obregón, se ha incorporado una iconografía ferroviaria que muestra locomotoras, tanques de abastecimiento de agua y combustible, pero también trabajadores, directivos y más funcionarios de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador, otrora Guayaquil & Quito Railway Co. Alternando con estos elementos, se hacen lugar diversas tablas de altitudes, itinerarios, registros y comprobaciones de registro de trenes, boletas de vía, horarios, cuadros comparativos de entradas... y hasta versos, canciones y un colofón que no ve extinguirse el servicio ferroviario pero que, por “sobre admirar su gloria”, deplora su decadencia y critica una nacionalización “que paulatinamente lo ha llevado a la postración” (Maldonado 1977, 329).



1.3. Las últimas décadas

Entrados al siglo XXI, y con un decadente ferrocarril que, no sin dificultades ni interrupciones, casi se limitó a ofrecer recorridos turísticos en tramos acotados, el asunto ha quedado a suficiente distancia como para acometer su examen desde perspectivas de nuevo cuño y con mejores recursos gráficos para su difusión. Perviven, ciertamente las tentativas de construir la ‘gran crónica’ del tren ecuatoriano (Castro, García, Gartelmann...), pero la difusión de nuevos trabajos, entre ellos los de extranjeros como Jean Paul Deler, Kim Clark o John F. Uggen, ha abierto paso a la enunciación de lecturas analíticas y críticas en torno a la obra misma, sus promotores y encargados, sus reales alcances, ponderados al margen de las pasiones otrora en boga. En medio de estas empresas, indistintamente académicas y conmemorativas, se han hecho lugar trabajos con enfoques turísticos y otras publicaciones acompañadas con registros fotográficos de nueva factura.

Entre las primeras publicaciones de este nuevo tranco destaca, de Kim Clark, el libro *La obra redentora | El ferrocarril y la nación en Ecuador*, premiado en su edición original cumplida en 1998, y reeditado en español en 2004. A diferencia de otras, consideradas o por considerarse, la autora prescinde en absoluto de complementos fotográficos o iconográficos, y da prioridad a un análisis que parte de discutir

en torno a aspectos y conceptos como nación, región, economía, geografía, o discurso liberal, desde una perspectiva histórica comparada (costa vs. sierra), pero a la vez introduce una novedosa lectura ensayada desde localidades como Alausí, en su momento gravitantes para el funcionamiento de un servicio ferroviario que, a diferencia de sus similares regionales, no buscó tanto integrar al Ecuador al mercado internacional sino a las regiones mismas de una país disperso e inconexo.

Próximo al libro de Byron Castro *El ferrocarril ecuatoriano | Historia de la Unidad de un Pueblo*, publicado en 2006, a cuya exposición y estilo que dediqué una reseña crítica (Cepeda, 2007: 110-112), apareció *El ferrocarril más difícil del mundo*, de Galo García Idrovo, al abrigo de la Comisión Permanente de Conmemoraciones Cívicas y la coyuntura del bicentenario del 10 de Agosto de 1809. Su exposición, más próxima al relato coloquial y a la secuencia episódica que a la elaboración historiográfica ‘moderna’, destaca no obstante al constituirse en una de las realizaciones del “Fondo documental de la cuenca del Río Chanchán” y el “Instituto de investigación histórica y cultura popular nuevo Alausí”, entes constituidos por gestores como García Idrovo y Estuardo Gallegos Espinoza, que en su momento surtieron de documentación e importantes referencias a trabajos como el de



Kim Clark. *El ferrocarril más difícil del mundo*, pensado para su amplia distribución, se ilustra con diversos componentes gráficos, pero destaca también por sus reflexiones desde lugares como Alausí, Huigra, Luisa, Chanchán... de donde provienen varios de los informantes y referencias consideradas por su autor.

A la mirada historiográfica, o siquiera narrativa de las contribuciones consideradas en este tranco, se suma la empresa editorial con énfasis en la imagen. De 2006 data *Tren al sol | Travesías a bordo del ferrocarril de vapor más difícil del mundo*, libro de edición bilingüe con textos más bien puntuales, pero con un amplio despliegue fotográfico en el que sus autores-editores (Marcelo Meneses, Jorge Vinuesa García, John Kirchner), como en un diálogo que establece una relación de continuidad entre pasado y presente, alternan tomas 'clásicas' e infografías con captaciones contemporáneas logradas desde un enfoque compositivo artístico en el que un elemento toral de la integración nacional, sugiere no resignarse a quedar en el pasado, su evocación y nostalgia.

El arribo de la conmemoración del ferrocarril ecuatoriano, sobre propiciar nuevas perspectivas con respecto a los entresijos, vicisitudes y pendencias que rodearon su construcción y sus alcances, se reveló también como oportunidad para la aparición de nueva documentación, informaciones, imágenes y otros elementos que, –sin conjurar la posibilidad de que nuevas reclamaciones o sesgos interpretativos así mismo emergieran–, como los que destacan en *El Ferrocarril en el Cielo*. La proximidad familiar de sus autoras, Elizabeth Harman Brainard y Katharine Robinson Brainard, con personajes como Archer

Harman (abuelo y bisabuelo, respectivamente), John Harman, y a mayor distancia con Shunk, más la posibilidad de acceder a revisar, prácticamente exhumar, viejos repositorios familiares, culminó en este libro que, en 2007, se publicó en Ecuador en español e inglés. La inclusión de las fotografías de Horgan, principal documentalista visual de las obras ferroviarias en sus primeros años, sumada a avances en su estudio e interpretación registrados casi en forma simultánea, complementan la documentación visual de este libro, misma que comprende la reproducción, siquiera a guisa de muestra, de algunos materiales de interés: genealogía, recortes, retratos familiares, sellos postales, trazos de A. Harman y otros.

Al siglo de su entrada en funcionamiento, el ferrocarril ecuatoriano se vislumbra como un asunto con una narrativa bastante consolidada. La producción historiográfica acumulada, más allá de reparos que pudiera recibir, ha dejado el camino abierto para la crónica y acaso para el divertimento. No se ha rastreado para el presente ejercicio narración que haga lugar al ferrocarril en el molde expresivo de una novela, pero sí se ha advertido el ejercicio del cronista materializado en lo que Pablo Ospina llama "libro de historia escrito por un no historiador" (Ospina 2008: 135-138), tal el caso de *Nariz del diablo y monstruo negro | El ferrocarril más difícil del mundo*, de autoría de Karl Dieter Gartelman, extranjero que, como otros, ha experimentado la fascinación de espigar en una suerte de victoria pírrica para la integración de un país inconexo y, sobre hurgar en la historia de antiguas rutas, arrieros, pueblos, anécdotas y cuestionamientos, libremente propone una suerte de reparto teatral con tintes canónicos:



Acta de presencia para una aventura en la mitad del mundo:

Víctor Proaño	Coronel ecuatoriano y coronel de ojos abiertos.
Gabriel García Moreno	‘El fanático’. Presidente de la República.
Eloy Alfaro:	‘El viejo luchador’. General. Líder de la revolución liberal.
Archer Harman	Norteamericano. Empresario dinámico con una inclinación hacia la aventura.
John Harman	Hermano de Archer. Ingeniero y Mayor del Ejército Norteamericano. Veterano de las guerras contra los ‘pieles rojas’.
Los ingenieros	Curtis y Merrill, Morley y Bennett, Gualberto Pérez y Modesto López, William Shunk, Henry Davis, John Patterson y otros más.
Los trabajadores	Miles de indios, negros y mestizos: trabajadores de la construcción. Pero también los maquinistas, fogoneros, brequeros. Su vida, como los hombres de Ulyses: la lucha eterna contra fuerzas de la naturaleza, mitos y monstruos.
Vicente Marchán	Telegrafista en Huigra.
Miche Cuello (a) ‘La Pava’ y Nicolás Montalvo (a) ‘El Futre’	Cantineros en Bucay
Leonardo Freire (a) ‘Saquinegro’	Llamador en Bucay
S. C. Dobbie	El ‘gringo muy gentil’.
Edward Morley	Una vida fuera de lo común.
Héroes sin nombres	Dos mil negros (¿o eran más?) traídos de Jamaica para arremeter contra la ‘Nariz del Diablo’ y le incrustaron un camino para el ‘monstruo negro’. Muchos pagaron con su vida.



Los avances registrados en materia historiográfica en las últimas décadas propiciaron la incorporación de nuevos enfoques y lecturas al ámbito ferroviario, pero también la visibilización de nuevas generaciones de estudiosos e historiadores que comenzaron a reparar en aristas otrora total o parcialmente ausentes de los debates habituales. Sin desvanecerse del todo, como se ha expuesto, la quimera de elaborar en solitario el 'gran relato' o 'la historia total' del ferrocarril ecuatoriano, la conmemoración y el ejercicio de empresas editoriales con objetivos más definidos fue la oportunidad para publicar avances generados desde múltiples perspectivas, no solo temáticas sino generacionales. En este contexto se insertan dos libros publicados en 2008: *El camino de hierro | Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito* y *El ferrocarril de Alfaro | El sueño de la integración*.

El camino de hierro | Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito, hizo parte de una empresa editorial con escasos precedentes y seguidores en ciudades ecuatorianas: La Biblioteca Básica de Quito, que en su mejor momento dio a la luz varias decenas de publicaciones en torno a la ciudad capital sin dejar de lado la posibilidad de difundir lecturas más abarcales como las de este volumen publicado en 2008 y que, tras un prólogo de Enrique Ayala Mora, congregó a once

especialistas autores de ocho trabajos cuyos títulos ofrecen algunas claves interpretativas: Elisa y Ana María Sevilla (*La vía que empezó carretera en la capital y terminó ferrocarril en la Costa. Caminos en la época de García Moreno 1861-1875*), Hernán Ibarra (*Ferrocarril, redes mercantiles y arrieros en la Sierra*), Kim Clark (*El ferrocarril y las políticas de redención en el Ecuador*), José Segovia Nájera (*El inicio de una sólida integración*), José Antonio Figueroa (*Sistemas públicos deficitarios en modernidades periféricas. Reflexiones sobre la historia del tren y el tranvía*), Eduardo Kingman Garcés, María Augusta Espín, Érika Bedón (*La Hermandad Ferroviaria. El tren y los lugares de la memoria*) Lisset Coba (*De camino al ferrocarril. Memorias de diablos, carreteras, derrumbos y turismo*) e Inés del Pino Martínez (*Las estaciones en la arquitectura del ferrocarril*).

En el mismo camino de hierro, y la entrega de claves interpretativas desde los respectivos epígrafes, se sitúa *El ferrocarril de Alfaro | El sueño de la integración*, compilado por Sonia Fernández con una primera sección referida a la revolución liberal y Eloy Alfaro, otra dedicada a la Economía, sociedad y cultura; una tercera de corte misceláneo en torno al ferrocarril, una cronología y una compilación de documentos a cargo de un colectivo compuesto por quince autores de variadas generaciones y tendencias:



Enrique Ayala Mora (La Revolución Liberal ecuatoriana: una perspectiva general), Jorge Núñez Sánchez (Semblanza de Eloy Alfaro), Santiago Cabrera Hanna (“Un crimen horrendo... pero hasta cierto punto justificado”: el magnicidio de los jefes del Liberalismo Radical en la memoria de los conservadores), Juan J. Paz y Miño Cepeda (La época cacaotera en Ecuador), César Albornoz (Política e ideología en los albores del liberalismo: José Peralta), Martha Moscoso (Familia y sociedad en el período liberal), Ana María Goetschel (Mujeres y educación en el periodo liberal), Alexandra Sevilla (Ciudadanía, trabajo y educación. El pensamiento de Zoila Ugarte de Landívar sobre la inclusión de las mujeres en la vida pública durante el período liberal en el Ecuador), Juan Fernando Regalado (El potencial vinculador del ferrocarril ecuatoriano), Galo García Idrovo (“El ferrocarril más difícil del mundo” la ruta en la cuenca del río Chanchán), Lucía Moscoso C. (Celebración y simbolismo: la llegada del ferrocarril a Chimbacalle), John F. Uggen (Archer Harman: de promotor a propietario del ferrocarril del sur), Franklin Cepeda Astudillo (1900-1925 Riobamba: prensa y ferrocarril y Cronología del ferrocarril ecuatoriano), Álex Schlenker (Retrato en blanco y negro de un tren liberal: fotografías del ferrocarril ecuatoriano, 1905-1935) y Lucía Chiriboga (El Ferrocarril Trasandino y “el páramo con su flagelo persistente de viento y agua”).

El repertorio de publicaciones consideradas para la presente revisión se cierra con *Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador*, libro de Inés del Pino Martínez, catedrática e investigadora que, desde su profesión de arquitecta, formula un abordaje especialmente atractivo para múltiples y diversas ciudades y poblaciones ecuatorianas en relación con los efectos transformadores que las obras ferroviarias propiciaron en sus respectivos paisajes y entornos. A sus consideraciones técnicas se suma el rastreo de información pertinente con respecto a profesionales a cargo de las obras, pero también un ejercicio didáctico escasamente advertido en trabajos precedentes gracias al cual se facilita comprender y diferenciar las funciones del personal ferroviario o los tipos de estación que operaron. Las fotografías incluidas, casi todas con mayor carácter documental que estético, ilustran con elocuencia este libro, pero los cuadros con información comparada, así como los mapas, implantaciones y otras gráficas arquitectónicas, dejan consolidado un modelo a seguir para nuevas aproximaciones.



1.4. Tres lecturas desde entornos locales

La construcción del canon discursivo del ferrocarril ecuatoriano ha seguido, principalmente, las líneas maestras de los 'grandes relatos nacionales' en claro perjuicio de las historias y relatos gestados desde otras localidades que, independientemente de su escasez o 'no centralidad', han tenido en el ferrocarril un elemento destacado en sus respectivos procesos sociales, culturales, económicos y urbanos. Las historias ferroviarias generadas desde localidades, de considerar los tres casos contemplados en el presente apartado, no han sido objeto, por su parte, de una elaboración siempre metódica o siquiera ordenada, lo cual ha propiciado que, no obstante, su interés, hayan terminado quedando como rarezas o piezas sueltas de lo que podría ser una elaboración más decantada y menos ingenua.

Pese a las limitaciones señaladas, no resulta ocioso enfocar la atención en tres casos de elaboraciones que, desde la idealización, desde la nostalgia, y recurrentemente con visos de candidez, revelan el afán local por enganchar la localidad a la 'gran historia' de los ferrocarriles ecuatorianos: Manabí, Ibarra, Riobamba. El primer eslabón, en este orden de ideas, está representado por *El canto de los rieles* | *La historia*

del ferrocarril de Manabí 1895-1966, libro de Jaime Cedeño que, más allá de su falta de unidad, acabamiento y exiguo procesamiento gráfico, tiene el mérito de visibilizar un ferrocarril que, pese a tener sus orígenes en 1895 y haber funcionado, aunque fuera parcialmente, hasta 1965, prácticamente está ausente en los relatos generales, incluso cuando la raigambre geográfica de Eloy Alfaro, líder de la revolución liberal ecuatoriana, introduce un referente heroico de especial relevancia para poblaciones de Manabí, que en su momento llegaron a contar con el transporte sobre rieles: Bahía, Tosagua, Calceta, Canuto, Chone, Manta, Montecristi, Portoviejo, sin olvidarnos de numerosos puntos intermedios.

El abordaje comparado y articulado de las historias ferroviarias locales se revela, pues, como un pendiente en el estudio del tema a fin de cubrir y entender las imbricaciones habidas, o no, en los respectivos circuitos e historias provinciales o regionales; de seguir el relato de Cedeño, el retroceso y lenta agonía del ferrocarril de Manabí habría posibilitado, paradójicamente, el arribo de piezas y partes de su sistema para abastecer al ferrocarril Ibarra-Esmeraldas, en funcionamiento a partir de 1957. A presentar algunos elementos para su conocimiento, está

dedicado el libro *El ferrocarril del norte*, de José María Huaca Pinchao. Como es recurrente en esta clase de relatos, la familiaridad del autor con trabajadores ferroviarios, se vislumbra como motivación para poner por escrito su personal rastreo y ordenación de materiales más o menos pertinentes para entender los cursos seguidos por el ferrocarril que articuló Quito con Ibarra y a esta ciudad de la sierra centro norte con el puerto de San Lorenzo de Esmeraldas, en la costa.

El libro de Huaca, no obstante insuficiencias en su construcción, consigna interesantes indicadores con respecto a los antecedentes, personajes, obras, toponimias y estaciones, en algunos casos a partir de hemerografía de época y en otros, limitación recurrente, a partir de cosechas de segunda mano. La posibilidad de entrevistar a varios testigos y actores de lo que fue el ferrocarril del norte permite incluir algunos testimonios sobre una memoria que pervive pese a las circunstancias actuales, muy distintas a aquellas en medio de las cuales los ferrocarriles ecuatorianos, así, en plural, vivieron su apogeo, decadencia y siempre inconsistente rehabilitación.

Esta serie de enunciaciones vertidas en torno al ferrocarril y los entornos locales han sido generadas en el lapso que va de 2009 a 2021, cuando no queda duda de la seria limitación

logística que supondría forzar al ferrocarril para el transporte de carga; el discurso mediático y la gestión generada desde el gobierno central, por su parte, han hecho un uso político del pasado del ferrocarril y Eloy Alfaro, uno de sus gestores, y no el primero mientras la intención de convertirlo en producto destacado del turismo en Ecuador, como ha sido recurrente en las últimas décadas, no ha orbitado en acciones tangibles ni en políticas eficaces a nivel de estado, es decir en políticas duraderas. En este contexto de anfractuosidades, pero también de evocaciones y nostalgias, surge, cerrando este merodeo, *Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba*, trabajo generado en Riobamba por un equipo de docentes y estudiantes de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

La Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba, conforme se añadió en su epígrafe, se propuso objetivar “las voces de los actores sociales” a partir de entrevistas realizadas a 14 extrabajadores de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador y dos “entrevistados especiales” y, como se plantea en la tabla de contenido, quiso establecer una suerte de léxico y guía de cargos y oficios ferroviarios forjado a partir de los testimonios de los actores consultados, herramienta que, de acometerse con mayor cuidado, facilitaría un abordaje

más sistemático de la materia. Como lo señalé al prologar este libro digital: “Más allá de ocasionales instantes en que extrañamos un mejor acabamiento y ordenación de testimonios, que reduzca la eventualidad de confusiones y malentendidos, la presente publicación visibiliza también algunas problemáticas que confluyen en la interrogante frente al futuro que aguarda a los operantes ferrocarriles del Ecuador, jamás pingües ni redituables, pero siempre significativos y entrañables para un país que otrora estuvo tan cerca de puertos extranjeros como distante de sus principales ciudades y poblaciones”.



1.5. Otros materiales

El conjunto de publicaciones e impresos generados en torno a los ferrocarriles ecuatorianos, rebasados sus 150 años de historia, se revela proverbialmente abundante y retador, aun para un merodeo general como el que aquí se propone. De tomarse en cuenta las publicaciones de prensa, lo mismo la estable que la efímera, es inmenso el conjunto de noticias, editoriales, reclamos, denuncias y remitidos que casi a diario salían a la luz... En aquellas décadas en que la polémica en torno al ferrocarril alcanzaba su mayor magnitud, fue común que los periódicos, especialmente aquellos de filiación liberal, ofrecieran sus páginas para visibilizar y propagar la discusión, suscitándose el caso de que varios impresos fueron creados fundamentalmente para tratar y difundir asuntos relacionados con el ferrocarril, tal el caso de *El derecho*, subtítulo como “Semanario defensor de los derechos ferroviarios de Riobamba”, o *El ferrocarril del norte*, orientado al seguimiento de las obras en la ruta Ibarra-San Lorenzo.

Otro acervo de interés con respecto a los ferrocarriles es el compuesto por las publicaciones que reproducían y propagaban contratos, informes, mensajes, itinerarios, tarifarios, reglamentos, manuales y más publicaciones que,

por su naturaleza, estaban dirigidas casi que con exclusividad a una comunidad interpretativa más acotada: la compuesta por gobernantes, administradores de los contratos, funcionarios y especialmente a trabajadores ferroviarios. Varias de estas publicaciones, como es comprensible, no estaban dirigidas a su circulación masiva ni a su venta, como sucede con *el Reglamento de tránsito ferroviario*, herramienta de propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado publicada en 1949 para uso de sus funcionarios, empleados y trabajadores, lo que explica que una de sus primeras páginas sirviera como constancia de recibo, compromiso de “estricto cumplimiento y entendimiento”, devolución en caso de retiro del servicio, o pago en caso de pérdida.

Con independencia de su carácter técnico, no resulta ocioso ni tedioso considerar este tipo de recursos en los que, al menos desde la normativa, se consignaba un vocabulario de uso especializado, se emitían advertencias, se precisaba minuciosamente el significado de las señales de brazos, banderas, linternas, ‘fórmulas’, nomenclaturas, tablas de cálculo o se establecían procedimientos en caso de accidentes... sin eludir las disposiciones específicamente asignadas a cada miembro del personal en sus diversas

tipologías: agentes, telegrafistas, jefes de patio, maquinistas, fogoneros, conductores (carga/pasajeros), brequeros, bandereros... Una lectura entre líneas de este tipo de manuales, por su parte, revela interesantes aristas del paisaje social que caracterizó a los viajes en tren, por ejemplo al considerar el Artículo 609, que, en tratándose de exceso de pasajeros, disponía que “En caso de faltar asientos en los coches de segunda clase y hayan disponibles en los de primera, el Conductor hará pasar a éstos los pasajeros de segunda que vayan de pie, eligiendo a los de mejor presencia, mientras el 618 prohibía “de manera absoluta” la presencia de “pordioseros, vagos y cargadores que importunen a los pasajeros con sus requerimientos”, sin olvidar otros artículos dirigidos a “personas ebrias” y “sospechosas”.



2. Nariz del Diablo

En algunas de las ciudades o zonas que buscaban acceder a los beneficios del ferrocarril, como señalé, circularon impresos creados con el objetivo de alentar e insistir en dicho fin, de ahí que sus contenidos reprodujeran en portada reclamos, discursos, informes técnicos, argumentaciones jurídicas en contra de la manera en que se han venido llevando los contratos y las obras más otros asuntos en torno a un medio de transporte que se veía promisorio. La publicación ferroviaria por excelencia, no obstante, es la revista *Nariz del diablo* que, promovida y editada por personal de la Empresa que administraba el ferrocarril ecuatoriano, estuvo en circulación entre 1922 y 1970 con tal variedad de temas y contenidos como para constituirse en una de las fuentes de información más sugerentes en este ámbito. Su examen, sin embargo, se dificulta por no existir colecciones completas asequibles, aunque sí una muestra muy representativa en los haberes de la Biblioteca Ecuatoriana Aurelio Espinosa Pólit, de la que, a fin de no incurrir en omisiones de significación, me serviré para situarla en sus líneas más generales con miras a que nuevos abordajes, más una eventual localización y acceso a números faltantes, pudieran perfeccionar esta aproximación.

Nariz del Diablo, considerando los ejemplares disponibles, tuvo 5 épocas cuyos cortes temporales acompaño, a modo de referencia, con la filiación y el detalle de los números disponibles y faltantes en el prenombrado repositorio:

ÉPOCA	AÑOS	Números disponibles	Números faltantes
Primera	1922-1924	1-14, 16-19, 22-25	15 (julio 1923), 20 y 21 (enero a abril de 1924)
Segunda	1925-1934	1-4, 6-9, 11-23, 49-63, 65-93 (A partir del que sería el número 24, de la segunda época, la numeración salta al 49 para “empatar con el total de números publicados a partir de la primera edición)	5 (marzo a julio de 1927), 10 (noviembre a diciembre de 1927), 64 (enero de 1931)
Tercera	1954-1955	1, 2, 4	3 (septiembre a diciembre de 1954)
Cuarta	1958	Edición especial de 230 pp. dedicada al cincuentenario de la llegada del ferrocarril a Quito.	
Quinta	1963-1970	2 (1963), 1-7, 9-20, 22, 23, 26-30, 32, 33, 35-47, 49-52, 54-61, 65-67, 69, 70, 77, 78, 80 (1964-1970),	1 (febrero 1963), 8 (agosto 1964), 21 (septiembre 1965), 24 (diciembre 1965), 25 (enero 1966), 31 (julio 1966), 34 (octubre 1966), 36 (diciembre 1966), 37 (enero 1967), 48 (diciembre 1967), 53 (julio 1968), 62-64 (enero-abril 1969), 68 (agosto 1969), 70-74 (octubre 1969–febrero 1970) 71 (noviembre 1919), 76 (abril 1970), 79 (julio 1970)



2.1. Primera época 1922-1924

Las primeras emisiones de *Nariz del diablo*, presentada como publicación mensual de los empleados del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, se imprimieron en los talleres de diario *El Comercio*. La revista, según se consignó en el habitual prospecto, consumó el antiguo anhelo de contar con un medio que fomentara las relaciones de compañerismo y lealtad, en pro de los derechos del empleado y el prestigio de la empresa, aclarándose que su afán no es beligerante y que su índole no es pública, aunque sí orientada a informar sobre la marcha general de la empresa, datos estadísticos y movimiento económico. De su primer directorio, —considerando la vigencia de la Guayaquil / Quito Railway Co. como propietaria y administradora de los ferrocarriles—, destaca una nómina con ‘intimidante’ predominio norteamericano:

Presidente:	Harcher [sic] Harman.
Vicepresidente:	T. H. Forwers Farr, Presidente de la West Orange Bank y Director de la Andean Trading Company.
Arthur Turnbull:	Miembro de la Casa Comercial Post & Flagg, Banqueros y Comisionistas. Director de la United States Mortgage & Trust Co. (casa Bancaria poderosa Director del The Kansas City Southern Ry. Miembro del New York Stock Exchangee Committee).
Le Roy W. Baldwin:	Presidente de la Empire Trust Co. (Institución bancaria de reputación mundial).
Alfred W. Wheat:	Abogado del Estado de New York.
Frank Feuille:	Abogado de la Estándar Oil Co., de California.
Charles W. Cox:	Miembro de la firma Robert Whintorp & Co. Banqueros.
Erskine Hewitt:	Financiero de reputación conocida.
Charles K. Beekman:	Abogado del Estado de New York.
Gustavo R. de Icaza:	Cónsul General del Ecuador en New York.
J. Cueva García:	Abogado ecuatoriano y persona conocida en el país.

La primera serie, de considerar los números disponibles, comprendió las ediciones 1 a 25. Desde este primer tranco, como estableciendo secciones, comenzaron a publicarse trabajos o fragmentos de escritos sobre temas históricos y documentos afines al ferrocarril y sus promotores; en estos, aunque se reconoce y destaca la acción desplegada durante el régimen garciano, Alfaro es objeto de recurrentes evocaciones, encomios y homenajes. Las conmemoraciones, locales y nacionales, se vuelven también habituales en las páginas de *Nariz del Diablo*, lo cual lleva a

la inclusión de “especiales” como el que, con este carácter, se incluye en la edición primera, dedicada a recordar el 24 de Mayo de 1822 y los prohombres de la independencia ecuatoriana; el patriotismo y el civismo, qué duda cabe, se entronizaron desde sus inicios como principios característicos de su línea editorial.

Desde su denominación misma, alusiva a la más anfractuosa y gráfica toponimia de la vía ferroviaria, la revista dedicó en la mayoría de ediciones localizadas un espacio para el

divertimento y el humor, lo mismo verbal que visual, dejando, en unos casos, un interesante testimonio de los temas y asuntos que, en relación con el ferrocarril y la política nacional, desataban algún grado de hilaridad y sátira, y en otros una ocurrente muestra de los estilos de ilustrar y caricaturizar en boga. A propósito de la denominación de la revista, un texto de la edición N° 7 firmado por “Santiago Peras de Porras”, resulta especialmente jocoso al respecto:

Estos gringos de la “Guayaquil & Quito” son los mismísimos diablos, pues olfatean y escuchan cuanto quieren y hasta lo que no quieren; por eso es que a los puntos difíciles y estratégicos de su Ferrocarril los han designado con los sentidos principales del rey de los infiernos: “Nariz del Diablo”, “Oreja del Diablo”, etc., etc. Oyen más que un confesor y huelen más que un pesquisa. Y parece que estos nombres hubiesen sido puestos intencionalmente y en contra del santo y bello país de la morlaquía ecuatoriana, porque no de otro modo se explica que la civilización se haga avanzar a Cuenca –la ciudad de los conventos y del más intransigente fanatismo– partiendo desde un órgano cualquiera del Diablo, ya sea la nariz o el labio superior, pues se debe saber que el Ferrocarril a Cuenca, impropriamente llamado Sibambe-Cuenca, se conecta o empalma con la línea del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, al pie mismo, o mejor debajo de la “Nariz del Diablo”, orilla izquierda del río de Alausí, y de allí parte hacia la cordillera, rumbo interminable a Cuenca.

Ni siquiera el lugar inicial o de arranque del Ferrocarril a Cuenca se halla en terrenos de Sibambe; aquellas rocas imponentes y abruptas no pertenecen a nadie, por allí no ha pasado Dios; es la mansión diabólica de donde, con los *gringos* y las paralelas de hierro, irá algún día la civilización a Cuenca, y vendrán de allí esos emporios de ilustración que tienen almacenados los morlacos sin provecho alguno nacional.



Ahora bien: hecha esta explicación bien podríamos someter a la consideración del público el nombre propio que debe tener el Ferrocarril al Azuay, y no se crea que lo hacemos por burla o mera diversión sino por ese amor a la verdad, y que las cosas se llamen por sus nombres y con la más posible exactitud.

Ferrocarril **Nariz del Diablo-Cuenca**, no es muy exacto porque parte completamente, como se ha dicho ya, del pie del cerro así denominado, por la forma que tiene.

Ferrocarril **Labio del Diablo-Cuenca**, es más apropiado, pero medio cacofónico: un labio afeitado, a lo gringo, sin bigotes, porque ahí no hay chaparros.

Ferrocarril **Boca del Diablo-Cuenca**, sería también apropiado, porque sale de ese gran hueco a donde convergen las dos grandes encañadas de Alausí y Huasuntos.

Mas correcto sería que fuera prescindir de las partes anatómicas del que fue Luzbel y llamar sencillamente:

Ferrocarril del Diablo a Cuenca

Así lo señores del Azuay no tendrían por qué enfadarse; muy por el contrario podría significar que de cualquier punto que se parta en dirección a Cuenca, se sale de un Infierno para ir a un Paraíso, donde hay conventos, muchos árboles frutales, un poco de buena gente, muchos doctores y frailes, y también serpientes y otras víboras.

¿Les parece?

Esta designación convendría que se haga pronto, en forma solemne y oficialmente, con asistencia de los Poderes Ejecutivo y Legislativo, integrado con los desterrados y los huelguistas, y el Judicial, antes de que venga el señor Obispo de Cuenca y bautice a esas rocas con el nombre de algún Santo, el de moda, en la actualidad, San Vicente; y convendría que esto se haga

pronto, porque se sabe que la H. Junta de Mejoras y Obras Públicas del Azuay trata actualmente, y con probabilidades, de conseguir un empréstito por *un millón de sucres*, para enrielar treinta y cinco kilómetros de terraplenes que están listos desde Chunchi hasta Tipococha, y comprar una locomotora, la que vendrá con el nombre oficial, y un escudo simbólico, bicéfalo, bajo del reflector, representando la cara de Lucifer, a la izquierda, y la de un fraile con bonete, a la derecha. Sería curioso y además muy significativo. ¿Verdad?

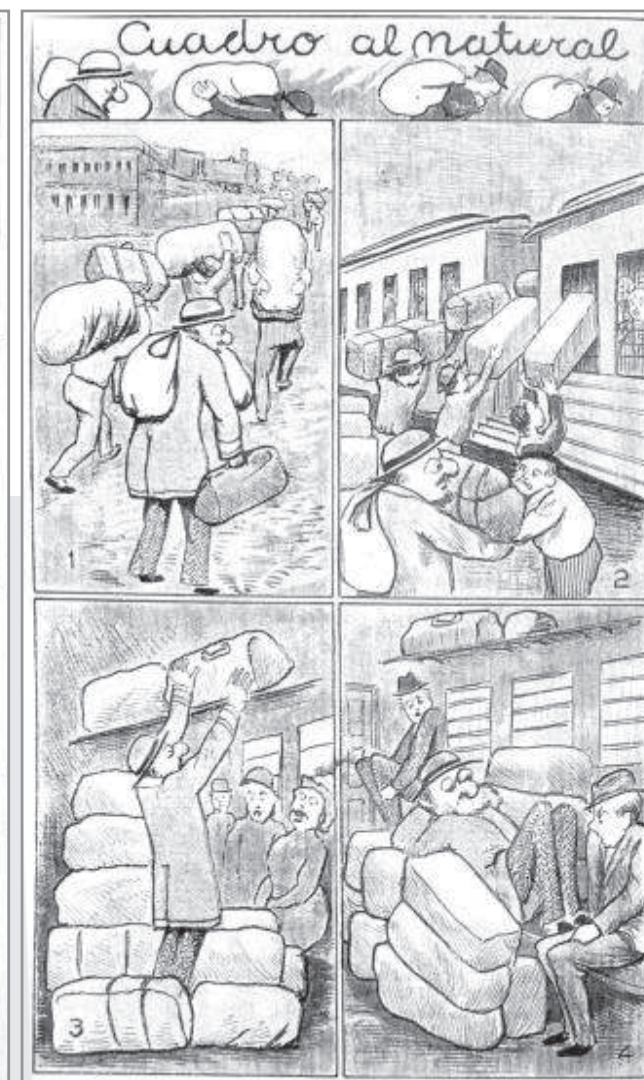


PORTADAS DE EDICIONES 10, 11

Las portadas de *Nariz del Diablo* fueron un espacio importante para presentar alegorías, sátiras y caricaturas alusivas al tren; elementos de su construcción e infraestructura ilustraron también estos espacios en los que se situaron fotografías y dibujos de trenes, mapas de alturas, estaciones, túneles, puentes y otros elementos como testimonio de una denodada lucha contra la imponente geografía y la fuerza de la naturaleza. Dicha infraestructura alternó con retratos de personajes como John Harman y Eloy Alfaro, pero también con caricaturas de corte político y fotocomposiciones con tomas de sitios tradicionales de las ciudades y poblaciones servidas por el ferrocarril.



CARICATURAS DE EDICIONES 9 y 4



El humor gráfico, como se anticipó, fue otro de los elementos distintivos de *Nariz del Diablo*, lo mismo en sus portadas que en sus interiores. Edición a edición sus colaboradores ofrecieron elaboraciones gráficas alusivas a la vida ferroviaria, a sus directivos, a la nacionalización del ferrocarril, pero también a personajes como los arrieros, trabajadores desplazados por el ferrocarril o a los viajeros, como en una en que se presenta a uno de ellos resignado a desplazarse en medio de fardos y bultos (Edición N° 4) que, según se sugiere, y pese a haberse emitido reglamentos muy prolijos al respecto, atiborraban espacios en los años de relativo auge del ferrocarril.

PLANO DEL INTERIOR DE UN VAGÓN



Plano de los Coches Reservados

SE recomienda a las personas que interesen reservar asientos, hacerlo con anticipación, y pedir a los empleados les presenten el diagrama o plano de los Coches para seleccionar los asientos. Este servicio de reservación ha tenido tal acogida en el público, que, para evitar contrariedades a los pasajeros y discusiones o preferencias a última hora, se recomienda ha-

Otros testimonios de interés para la historia ferroviaria en Ecuador que se difundieron a través de *Nariz del Diablo* guardan relación con el ferrocarril mismo; sus itinerarios, sus reportes de ingresos y toneladas de mercadería transportadas, sus informes técnicos, cartografías, las instrucciones y normativas recurrentemente dirigidas a los trabajadores ferroviarios y, eventualmente, elementos como los planos del interior de los vagones (Edición N° 5) con su distribución de asientos, piezas que alternaron con publicidad en la que se ofrecían compartimentos exclusivos para grupos familiares.



Si bien *Nariz del Diablo* estuvo dirigida específicamente a un lectorado próximo a las cuestiones ferroviarias, y hasta se llegó a distribuir gratuitamente, también debió acudir a la venta de suscripciones y espacios publicitarios para su sustento; dichos espacios se fueron incrementando en sucesivas ediciones, que a su vez fueron reclutando colaboradores o recibiendo contribuciones eventuales, —en prosa y hasta en verso—, de trabajadores y empleados, especialmente de aquellos que pertenecieron a las filas de la Hermandad Ferroviaria, corporación fundada el 10 de junio de 1923, que tuvo en *Nariz del Diablo* una interesante palestra para la difusión de documentos, artículos, circulares, anuncios, crónicas, notas sociales, convocatorias, alocuciones y otras publicaciones imbuidas de un matiz que fluctuó entre lo asociativo y lo gremial. La edición N° 14, sobre reproducir el acta de constitución de la hermandad, dijo en su editorial:

¿Qué se propone esta hermandad?

Compañeros: No es una proclama del bolscheviquismo [sic] que lleva manido el seso a nuestra burguesía, ni un toque somatén a los espíritus levantizcos, ni tampoco vamos a invocar la sumisión del incondicional, que tanto envilece a quien la ejerce. Es la palabra fraterna que debe dejarse oír en estos instantes de angustia y con expectativas más dolorosas para el futuro. Es el sentimiento de quienes se hallan unidos por el imperio de la necesidad, por la ley inquebrantable del deber y por la acción en pro de la Guayaquil & Quito Ry. Co., sentimiento que palpita cuando se alza la frente, y se interroga en vano; cuando se mira alrededor, y no se encuentra una mano amiga. Vivimos en un ambiente egoísta y retardatario y es preciso echar filas bajo la enseña bendita del Trabajo, sí, del Trabajo, nada de vocinglerías que acallen el martilleo en los yunques ni que mate la labor serena en el laboratorio de las ideas o que interrumpa la marcha triunfal del progreso. Más claro: nada de huelgas: los derechos no se conquistan con la bravuconería cobarde sino con el dominio de la serena razón. Allá vamos con nuestra **Hermandad** a laborar dignamente por el futuro sin el bochorno ni el desprecio.

Otros contenidos permanentes versaron sobre el ferrocarril y sus progresos técnicos, por ejemplo en ediciones como la N° 9, en que se trató sobre el reemplazo de la leña de eucalipto por carbón, y posteriormente de dicho combustible por petróleo, elemento que a su vez será reemplazado por diésel, –lo cual volvió habitual el uso de neologismos como “dieselización”–, sin que, pese a todo ‘progreso’, llegue a verse al menos iniciada obra alguna para el funcionamiento de trenes eléctricos, en algún momento ponderados

en las páginas de la revista.

El órgano ferroviario sirvió también para aupar el prestigio o al menos la nombradía de la Guayaquil & Quito Railway Co, así como para proyectar la imagen de los gobernantes de turno, funcionarios y administradores. La edición N° 9, en este sentido, incluye un resumen de la gestión de la Compañía en el lapso 1919-1922, resumiéndola, con alguna tendenciosidad, en tres puntos destacados en el impreso con mayúsculas:

- 1° El estado de relaciones entre el supremo gobierno y la empresa ferroviaria,
- 2° Las obras verdaderamente considerables realizadas por la “Guayaquil & Quito” en la vía, edificios y equipo;
- 3° El grado de mejoramiento moral y económico a que han llegado los empleados y trabajadores del ferrocarril debido al esfuerzo y buena voluntad de sus directores para mejorar su situación.

La memoria de personajes allegados a las primeras décadas del ferrocarril ecuatoriano, fue otro asunto que recurrentemente ocupó las páginas de Nariz del Diablo, así como sus portadas, pródigas al momento de proyectar las locomotoras, las obras de infraestructura como puentes y túneles, los paisajes y numerosas alegorías en torno al tren y las conmemoraciones. Incidencias como la muerte de John A. Harman suscitaron notas necrológicas y encomios, a la vez que fue cobrando bríos el afán por concretar la erección del monumento a Eloy Alfaro en Huigra, en una campaña que implicó publicar el listado de contribuyentes y erogaciones recibidas (N° 16).



DIBUJO DEL MONUMENTO EN CIERNES



La vinculación del ferrocarril con el espacio nacional fue también recurrente, especialmente en relación a los puntos que, con o sin proyectos en marcha, buscaron beneficiarse con el paso de la línea, destacando el caso de Riobamba, ciudad en la que, desde su arribo en 1905, se registró una sostenida campaña en pro de que la línea fuese rectificada a fin de que el servicio no llegara engañosamente por un ramal, que no siempre operaba, sino que lo hiciera en línea directa y en condición de estación central, objetivo que solo en 1924 comenzó a materializarse tras sostenida brega en la que el periodismo, como he señalado, tuvo un papel destacado; la edición N° 22 de *Nariz del Diablo*, en este orden de ideas, reproduce una nota de la Revista Agroeconómica en la que, a propósito de las expectativas que se tuvo con respecto al tren y Riobamba y el lento pero irreversible de las obras de rectificación se llegó a decir:

Son indiscutibles las ventajas que reportará la realización de este anhelo, tanto tiempo acariciado por Riobamba. La "recta del progreso" será la base para el completo desarrollo de las actividades comerciales de esta plaza, cuya situación halagüeña se comienza a percibir.

Es indudable que, la gran economía de kilómetros en el trayecto a esta ciudad, traerá consigo la reducción en la tarifa de pasajes y carga a este lugar y viceversa; dado el hecho de que, dicha tarifa está arreglada, según contrato, de acuerdo con el número de kilómetros que recorre el Ferrocarril del Sur. Esta rebaja reportará inmenso bienestar al comercio y contribuirá al mayor intercambio de productos de las regiones litoral y andina de la República.

Creemos en el vaticinio de Mr Simonds, cuando nos predice el espléndido [sic] porvenir que espera a Riobamba y nos asegura que será, en el futuro, la ciudad de mayor actividad y comercio, después de Guayaquil.

Otro de los contenidos remarcables de *Nariz del Diablo* guarda relación con el viaje mismo que el tren llegó a establecer entre ciudades y regiones otrora sin más vínculo que la peregrinación y la arriería. Notable en este sentido es la inclusión de crónicas o fragmentos de crónicas, lo mismo de viajeros nacionales que de extranjeros. De la norteamericana Blair Niles llegaron a incluirse, en inglés, algunos fragmentos que posteriormente fueron agrupados en el libro *Correrías casuales en Ecuador*:



La historia del Ecuador es muy semejante a la historia de la construcción de su ferrocarril; una historia de lucha ciclópea en la que actuaron poderosas fuerzas geológicas que contribuyeron a la formación de su territorio: terremotos terroríficos que amontonaron, en el desorden que hoy descansan, sus montañas; luego se abrieron quebradas profundas para conducir el agua de sus deshielos, que se precipita rugiendo formando ríos caudalosos; los volcanes cubrieron muchas leguas al contorno con la ceniza y la lava de sus entrañas; fragmentos de rocas calcinadas que incendiaron el espacio, atemorizaron o destruyeron a las fieras escondidas en las montañas vírgenes... Fuego y trueno por todos lados: tal fue el momento en que nació Ecuador. Su historia posterior, es la continuación de esta lucha desafiante y audaz; mas, es menester que de esa lucha nazca el progreso como única consecuencia. (Niles 68 s.)

Los viajeros nacionales, entre ellos actores considerados en su momento como personajes ilustres, también dejaron relatos que se difundieron desde *Nariz del Diablo*; al jurista, político y escritor oriundo de Guasuntos, parroquia de Alausí, corresponden estos fragmentos de una reseña pergeñada con algún dramatismo:

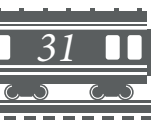
¡Shucos!

El tren para a raya sobre el puente peligroso y brutal...

¡Hay derrumbe que impide el paso; es forzoso esperar sobre el puente, acaso una hora!...

Las mujeres sacan las cabezas trémulas, por las ventanillas, para mirar el abismo; muchos hombres sienten crispárseles los nervios, otros abandonan el coche y van a tierra, para inspeccionar los trabajos de limpia de los rieles; nosotros leemos un libro insustancial de espiritismo, con la calma de un estoico, mientras el joven Astolfo Gómez toma fotografías del panorama espeluznante...

Encariñados con el peligro los pasajeros contemplan, sin recelos, la profundidad





del lecho del río espumoso y rugiente, y viven el minuto de ilusión de estar en el aire, en vuelo suspendido...

El tren avanza por entre maizales en sazón, por entre cebadales que comienzan a cuajar sus espigas verdinegras, bañado por el éter azul...

¡Alausí!

Caras lánguidas y regocijadas, de los viajeros de Guayaquil, nos salen al encuentro, entre las sonrosadas de los curiosos que acuden al andén.

Abajo, muy abajo, en un pliegue de la quebrada, junto al río colérico y fangoso, está el tren de Guayaquil, como gigante desmayado...

Rueda la máquina, los pasajeros se preparan bravamente para el transbordo, en las entrañas de los carros, mientras baja un cordón de gente por la línea, para prestar servicios, cargando las maletas por amor al sucre.

Antes de llegar al puente de Alausí, para el tren en que viajamos, a dos kilómetros talvez del tren que nos espera...

¿Por qué tan lejos?

Porque así lo quiere el mister conductor.

Comienza el éxodo churiguereesco; la línea, de tren a tren, es un río desbordado de gentes que bajan, de gentes que suben, con hato y garabato, con muchachos a horcadas en los pescuezos de los papás, con maletas de cuero a las espaldas y cestos a las manos.

Estamos en nuestra nueva mansión, comentando festivamente las peripecias del éxodo; hay ganas de yantar; pero no hay nada de comer; nos resignamos a digerir un buen porqué de aire, repitiendo "a mal que no trae remedio, hacerle buena cara"; digerimos aire húmedo y frío, mezclado con trozos de manzana emilia...



Segunda época 1925-1934

En su primera época *Nariz del Diablo* definió con notable nitidez su orientación y apertura a muy diversas manifestaciones en torno al ámbito ferroviario, las políticas empresariales y públicas que marcaron los cauces de su administración, así como unos contenidos habituales y unos estilos de ilustrar. De unos primeros números impresos en *El Comercio*, la revista pasó a editarse e imprimirse en los talleres gráficos de la Empresa de Ferrocarriles, dando paso a una segunda etapa que, en el contexto general de la trayectoria de esta publicación, se muestra hartamente sostenida y abierta a acoger las voces, necesidades y aspiraciones de los trabajadores, en especial de aquellos congregados en torno a entes como la Hermandad Ferroviaria, corporación que, como se señaló, procuraba alcanzar beneficios laborales para sus asociados.

Antes de que el servicio ferroviario llegara a su segunda década de operaciones, los progresos técnicos y nuevas obras de infraestructura en materia ferroviaria fueron dando paso a modalidades de transportación otrora inimaginables como los viajes directos entre Quito y Durán, los mismos que, no sin ciertos resquemores locales, llevarían a suspender los viajes que demandaban pernoctar en Riobamba, cuya vida económica, social y

cultural llegó a dinamizarse notablemente, en gran medida gracias a las 'expansiones modernas' que llegaban a bordo del tren: libros, periódicos, manifestaciones artísticas, vistas cinematográficas, nuevas prácticas alimentarias, materiales de construcción, mobiliario, herramientas, vestuario de moda, mercaderías en general...

En Ecuador, la revista *Nariz del Diablo* fue incluyendo espacios dedicados a la promoción de los ferrocarriles, que vincularon Quito - Ibarra - Esmeraldas al norte y Quito-Cuenca al sur del país. En las páginas de la revista se exploraron también las debilidades e inconsistencias de los sistemas que operaron en Manabí y de los proyectos ferroviarios que no salieron del papel. En el caso de proyectos ferroviarios, se tiene el caso de Ambato-Curaray, que procuraba ir desde la región Andina a la región Amazónica. Pese a toda dificultad, otros trayectos no dejan de registrar progresos, al punto de consignarse el propósito de la Guayaquil & Quito Railway Co. de construir y reemplazar estaciones inaugurando una nueva cada seis meses (Nº 9 2ª época) o de cambios en el tipo de combustible a utilizarse. Sobre el Ecuador y el turismo, en este sentido, se llegó a manifestar:



Últimamente, el Ecuador ha despertado enorme curiosidad en los países de ultramar. Viajeros ilustres, curiosos de la naturaleza, turistas sapientes, hombres, en fin, tan solo cansados del vivir agobiante de las grandes ciudades, han venido a esta República a remontar sus ríos inmensos, a desflorar sus enormes selvas, a escalar sus volcanes inaccesibles. Y con el producto de estas giras de turismo cosmopolita, el Ecuador cada día enriquece su bibliografía, pues se multiplica la aparición de viajeros inteligentes que, muchas veces, pasaron hasta desapercibidos en su arribo a tierras exóticas. [...] Y es que casi al mismo tiempo de pueblos semi-bárbaros aparecen las ciudades modernas, de espíritu complicado y con todos los refinamientos de la civilización.

Pero aquí no queremos hacer el elogio de las promesas que el Ecuador reserva al turista apasionado o al viajero ávido de sensaciones nuevas. Aquí tan solo vamos a hacer un ligero resumen de las diversas fases porque atraviesa la línea del ferrocarril de Guayaquil a Quito... (N° 22)

La segunda época de *Nariz del Diablo* arrancó reiniciando su numeración llegando hasta la edición N° 23; a partir del siguiente número, sin embargo, dirigió su mirada a la siembra de la primera época y optó por consolidar las ediciones de ambas temporadas, lo cual llevó a sus editores a retomar la numeración desde la edición 49, es decir como parte de un conjunto apreciable que, si en ocasiones llegó a ofrecer suscripciones para coadyuvar a su sustentación, en otros, según se hizo constar, se hizo para su distribución en forma gratuita. Su portada asimismo registró cambios, pues, de emplearse un diseño genérico en varios números, requirió de sus dibujantes, fotógrafos y colaboradores motivos y alegorías específicamente pensadas para cada edición, habitualmente en función de su tema central o de otros contenidos.

La cuestión social, si cabe hablar de tal, tuvo un recurrente espacio en *Nariz del Diablo*, que en más de una ocasión llegó a publicar páginas sobre los mártires de Chicago, el día del trabajo, las huelgas ferroviarias, pero también sobre “El indio y sus derechos”, los danzantes como “costumbres de indios” (N° 67), la “raza vencida” (N° 76) y a indios captados en fotografías como “bellos ejemplares de raza autóctona”. En esta segunda temporada, los temas de historia, y en especial de memoria



pública, volvieron a ocupar importantes espacios, sobre todo en tratándose de conmemoraciones, efemérides y aniversarios que dieron lugar a ediciones especiales que, más que revistas, constituyeron libros de cierta extensión, como el 22, del 5 de junio de 1929, que incluyó láminas en color y numerosas fotografías y páginas en homenaje a Alfaro, cuya “Glorificación” se promovió junto con la emisión de una moneda y la terminación del monumento en Huigra, tema con respecto al cual se recogieron fotografías, discursos, versos y hasta un desplegable con el mapa del ferrocarril de Guayaquil a Quito y el perfil longitudinal.

Por motivación personal de los editores, o como una muestra de apertura a las más diversas manifestaciones ideológicas, varias

ediciones de *Nariz del Diablo* llegaron a presentar contenidos de corte religioso y devocional, no solo los habituales de navidad sino también algunos como los desplegados en la edición N° 55, que reprodujo en portada una imagen de Jesucristo y textos relacionados con la semana santa. Simultáneamente, se fue incrementando la calidad y diversidad de notas nacionales e internacionales, estas últimas especialmente en relación con los progresos técnicos en materia ferroviaria y las maneras en que operaban los ferrocarriles en varios países de América y Europa, de ahí que, según se consigna en el N° 56, edición especial, *Nariz del Diablo* mantuvo intercambio con revistas de Argentina, Cuba, Chile, Estados Unidos, México, Uruguay, España y otros países.

En ediciones como la extraordinaria, publicada en octubre de 1932, *Nariz del Diablo* llegó a presentarse como “la revista ilustrada de más amplia acogida y de mayor circulación en el país, con abundante correspondencia del exterior”. En su edición 65, verbigracia, llegó a incluir textos procedentes, según se consigna, de la *Revista Internacional de Dun*, “consagrada al fomento del comercio universal”; luego de elogiar las virtudes técnicas del dirigible y el aeroplano, dicho extracto manifiesta:

El ferrocarril mismo no ha permanecido, como no podía permanecer, alejado del movimiento evolutivo de los tiempos modernos. El adelanto alcanzado es relativamente mayor a la distancia que separa a los ferrocarriles que se pusieron en servicio por primera vez en 1806 para explotar las minas de carbón en Newcastle-on-Tyne, en Inglaterra y los trenes interminables que, arrastrados por las locomotoras gigantescas, atraviesan las llanuras o suben a las escarpadas montañas, en un vuelo fantástico y maravilloso, como si fueran un huracán domesticado y enjaezado por el hombre para su servicio.

Al hablar de los ferrocarriles tenemos que mirar más hacia atrás todavía, remontándonos hasta el año de 1763, cuando James Watt, presentó al mundo sus inventos, que estaban llamados a revolucionar el transporte y a consternar

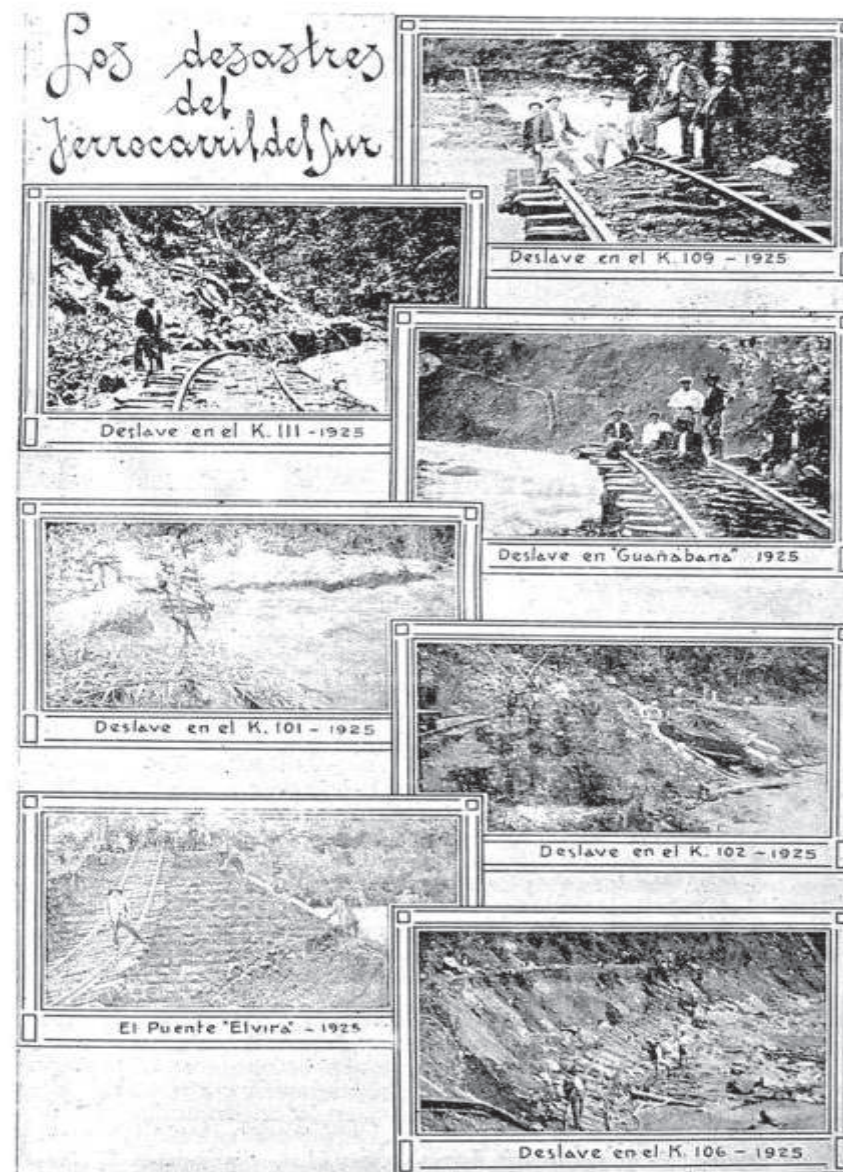


al universo entero. Desde esa época, el progreso de las líneas férreas en Estados Unidos, por ejemplo, ha sido tan grandioso, que a principios del año de 1929 había en ese país 246.361 de líneas [sic] principales que significan una inversión de \$ 24''875'983.390. (N° 65)

Sujeto a las vicisitudes de la naturaleza, y la anfractuosidad de la geografía ecuatoriana, llegaron también a ser tema recurrentes las notas y publicaciones sobre catástrofes, tragedias y otros percances que aquejaron a los ferrocarriles ecuatorianos como la catástrofe del Chanchán registrada el 10 de enero de 1931 (N° 65), de la que llegó a tratarse en varias ediciones, no solo en cuanto a la notificación y descripción del insuceso, sino en relación a sus víctimas, los destrozos y los ulteriores trabajos de rehabilitación que debieron realizarse en la zona afectada, asuntos que se ilustraron en varias fotocomposiciones, y de los que llegó a manifestar en el editorial de la edición 65:

10 de enero de 1931. La neblina oscurece el paisaje todavía ennegrecido por las sombras que se disipan con los primeros rayos de la aurora y un vago presentimiento se cierne en el ambiente, cual funesto presagio. En lontananza, los arboles tiñen de rojo las nubes matizando el cuadro con colores de tragedia. Mil ruidos pueblan el espacio fingiendo una armonía que saluda a la naturaleza que despierta. Ábrense a la vista los precipicios con sus fauces famélicas, yérguense las montañas con sus cúpulas multifásicas y en las cuencas de granito se retuerce el tumultuoso río lanzando al aire sus ayes rumorosos y sus alaridos de furia. El genio del mal, oculto en las entrañas de las rocas, atisba la presa para ahitarse con el holocausto de más de un centenar de víctimas, mientras la floresta esconde el misterio de sus ensoñaciones. Prepara sus fuerzas ciclópeas para desencadenarlas en sangrienta estratagema. Al pie del monte siniestro acuden las cuadrillas en fervoroso afán de abrir paso al convoy que luego ha de rodar veloz por las paralelas, en solicitud de sabios consejos. Compactos grupos de hombres con sus herramientas dispónense a despejar la sepultada vía. Y al principiar la generosa faena, desplómase el cerro, convulso sobre sus cimientos, y en la espantosa vorágine, traga en una sola tumba ciento setenta vidas florecientes y prometedoras.
[...]

Kilómetro 121-122. Con tus signos anunciadoras señalas y aumentas otra página adolorida a las numerosas que integran la cuenta historiada de la obra salvadora que, para traernos los dones del progreso, ha inmolado en sus aras preciosas existencias. En tu sitio, convertido en nefasta necrópolis, se alzarán los espectros para musitar la frase de legendarios héroes: viajero, ve a decir a la Patria que hemos muerto en la demanda!



FOTOCOMPOSICIÓN 1 DESASTRES DEL FERROCARRIL,
N° 56, 1930.

Yo también!

— "Como soy maquinista y a diario llevo en mis manos la vida de tantos seres, creo, ante todo y sobre todo, en la **SEGURIDAD**. Cuanto sea incierto u ofrezca el más leve peligro, está contra mi naturaleza ...

... Por eso, cuando se trata de un dolor cualquiera, ni tomo ni dejo que nadie en mi casa tome nada que no sea **CAFIASPIRINA**

Otros, por descuidados o por ahorrarse un par de centavos, toman cualquier cosa. ¡Allá ellos! ¡Para mí y para mi familia, lo seguro y nada más ... !"

NO hay quien no piense de igual modo, porque la **CAFIASPIRINA** es buena para todos, segura para todos y al alcance de todos.

Única e incomparable para el pronto alivio de los dolores de cabeza, muelas y oído; neuralgias; jaquecas; cólicos de las damas; consecuencias de excesos alcohólicos, etc. Levanta las fuerzas, regulariza la circulación de la sangre y no afecta el corazón ni los riñones.

¡Fíjese siempre en la Cruz Bayer!

Síes BAYER es bueno

¡Todo el mundo lo sabe y todo el mundo lo dice!



ANUNCIO DE CAFIASPIRINA DEDICADO A FERROVIARIOS

Como en su primera época, *Nariz del Diablo*, incluyó o reprodujo abundantes informaciones y contenidos generados dentro y fuera del país sobre la cuestión ferroviaria; aun su publicidad, reparando en el lector primordial al que estuvo dirigida, concibió o adaptó avisos con énfasis en el potencial consumidor ferroviario, como se advierte en la edición N° 57 y 58, que, así como dedicó espacios para reseñar el XI Congreso de ferrocarriles reunido en Madrid, reprodujo recomendaciones ilustradas para evitar accidentes y un vistoso anuncio de Cafiaspirina dedicado a los trabajadores ferroviarios. La extensa edición N° 72, editada en 1931, como otras, difunde los horarios del servicio y reproduce una serie de advertencias equivalente a todo un manual para viajeros. La N° 88, de junio de 1933, por sus dimensiones, es todo un libro conmemorativo publicado con motivo de los 25 años de inauguración del ferrocarril, de ahí que, incluye decenas de páginas sobre su historia, fotografías de las poblaciones servidas por el ferrocarril, fragmentos del relato de Alfaro, tomas de monumentos, versos, fragmentos de textos y hasta fotografías poco conocidas de su inauguración en 1908.

Tercera y cuarta época 1954-1955

La última edición de la segunda época de la revista con la que contamos es la N° 94, publicada en enero de 1934, lo cual da pie para colegir que con la misma, o con un exiguo número de ediciones posteriores, con las que no contamos, *Nariz del Diablo* interrumpió su circulación hasta abril de 1954, de allí que, al despuntar la que sería su tercera época, señale que la misma aparece “después de muchos años de suspensión”, sin por esto dejar de sugerir una línea de continuidad que la vincule con la con la revista aparecida en 1922, cuyo editorial reprodujo junto con los nombres de quienes fueron entonces sus principales directivos y colaboradores.

Con nueva tecnología para el diseño y la impresión, la tercera y cuarta temporada, –tomando en cuenta los cuatro únicos ejemplares disponibles–, *Nariz del Diablo* remozó su presentación, y, en cierta forma, profundizó en la divulgación de aspectos técnicos y operativos de la cuestión ferroviaria, incluso en la promoción de rubros como overoles y locomotoras que ofertaban casas especializadas que ocupaban sus espacios publicitarios. Las recurrentes secciones dedicadas al humor y al humor gráfico o a los versos quedaron de lado en estos números, en todo caso, se dedicó algún espacio a reproducir

“cuentos ferrocarrileros” y una sección infantil, en un número de páginas que rebasa las 60 en las ediciones 1, 2 y 4, publicadas entre 1954 y 1955, y en la editada en 1958 con motivo de los 50 años del ferrocarril ecuatoriano; en esta última, como si de una nueva refundación se tratara, se reproduce por nueva ocasión el editorial de el primer número, así como documentos relativos a los inicios de la Hermandad Ferroviaria, en edición de 230 páginas.

En esta tercera época, el directorio está compuesto por J. Augusto Murgueitio como director, Mario Corral Jaramillo como administrador, y Alberto León M. como editor. De similar manera, se hace constar al Directorio de la ENFE y los nombres de dirigentes de los sindicatos ferroviarios. A más de las “Ferronotas”, se abordan asuntos como los congresos de ferrocarriles, a los que habitualmente asistían delegaciones ecuatorianas. La edición N° 2, entre otros contenidos, incluye el tarifario de publicidad de la revista y, entre los materiales de índole ferroviaria nacional, el perfil longitudinal de su principal trayecto. El único ejemplar de 1955, el N° 4, vuelve sobre el Congreso Panamericano de Ferrocarriles, celebrado en Buenos Aires, incluye contenidos sobre relaciones colectivas del trabajo

en el derecho social ecuatoriano y anuncia, con tres años de anticipación, la conmemoración de las “bodas de oro” del ferrocarril ecuatoriano.

De la que sería la cuarta época de *Nariz del Diablo*, únicamente disponemos de un ejemplar publicado en 1958, quincuagésimo aniversario del ferrocarril. La conmemoración, así emprendida, propicia una edición que vuelve sobre contenidos de carácter histórico, pero a la vez, andadas las décadas, sugiere una sensible renovación en el cuadro de personeros ferroviarios, así como en el equipo a cargo de la revista. Como en otras ediciones “especiales”, esta vuelve sobre el editorial del primer número, las fotografías históricas de Eloy Alfaro, versos, composiciones y anécdotas de temática ferroviaria, un interesante listado de decretos y resoluciones en torno a la obra y diversos progresos tecnológicos en materia de transportación y telecomunicaciones; no obstante esta línea de corte tradicional, la visión misma con respecto al ferrocarril no es la de épocas anteriores, pues, si por una parte se celebra la inauguración de ferrocarril de Quito a Esmeraldas, van haciéndose notar los reclamos y lamentaciones en torno al ferrocarril en general y una rehabilitación a cuya concreción, siempre postergada, se percibe urgente y decisiva para la sobrevivencia misma del servicio.



Quinta época 1963-1970

En la portada de la edición N° 2, fechada a marzo de 1963, se hace constar que dicho ejemplar corresponde a su quinta época, dato que sugiere una nueva brecha entre los ejemplares de los años 1950 y esta nueva temporada. En el paso a 1964, sin embargo, no se advierte la permanencia de similar línea editorial ni de diseño, pues, del ejemplar mencionado, concebido como revista de 48 páginas con portada a tres tintas, se produce un cambio a una suerte de periódico con menor extensión e impresión a una sola tinta, lo cual sugiere problemas para el mantenimiento de su publicación lo mismo que un recurso para sustentar su “distribución gratuita” de los primeros números de esta serie que, en la colección disponible, en todo caso, llegan a las 80 ediciones, la última de ellas fechada a agosto de 1970.

Las ediciones de *Nariz del Diablo* publicadas entre marzo de 1963 y diciembre de 1964 presentan un descenso brusco en la calidad de sus contenidos y en la edición misma de la revista. El plantel a cargo está compuesto por Fernando Mera como editor y Gonzalo Pérez, Óscar Silva, Carlos Naranjo, Alfonso Proaño como colaboradores. A diferencia de números correspondientes a ediciones anteriores, que por su extensión hasta se equiparan a libros, los de este primer lapso apenas fluctúan entre las 16 y las 22 páginas a manera de periódico de distribución gratuita dedicado, en buena medida, a promover y exaltar los nombres de los funcionarios a cargo; la edición N° 1, de enero de 1964, por ejemplo, carga las tintas en Carlos Castro Cornejo, cuyo viaje a Europa se ilustra en la edición siguiente con algunas fotografías y se reseña en varios números subsiguientes, onomástico incluido.

Entre asuntos como la renovación de directivas sindicales y páginas dedicadas a esbozar planes de rehabilitación y modernización para los ferrocarriles, alternan contenidos de corte habitual, aunque en menor cantidad que los publicados en ediciones precedentes; el discurso en torno al presente y futuro del ferrocarril, en todo caso, no está imbuido del optimismo que caracterizó a temporadas previas, de ahí que, como texto de cierre, en la edición N° 5, publicada en mayo de 1964, se incluya la siguiente exhortación con todo su texto en mayúsculas:



ABANDONAR A LOS FERROCARRILES A SU PROPIA SUERTE ES ANTIPATRIÓTICO, CUANDO ES SABIDO QUE NADA HABRÁ QUE SEA CAPAZ DE SUSTITUIR AL FERROCARRIL GUAYAQUIL-QUITO EN SU FUNCIÓN DE VINCULAR EFECTIVAMENTE A LAS DOS REGIONES ECONÓMICAMENTE MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO SON NERVIO Y VIGOR DE NUESTRA INDUSTRIA Y COMERCIO; DEFENDERLOS ES DEBER DE TODO ECUATORIANO AMANTE DE LA UNIDAD NACIONAL.

La escena política no deja de reflejarse en esta última temporada de *Nariz del Diablo*, lo cual no deja otra alternativa que dedicar espacios a la Junta de Gobierno que marcó el pulso del país en estos años (Guillermo Freile Posso, Luis Cabrera Sevilla, Ramón Castro Jijón, Marcos Gándara Enríquez) y, según se colige, mantuvo a Castro Cornejo al frente de los ferrocarriles. La visibilidad de los miembros de la Junta, andados los años, cederá en favor de regímenes como el de Otto Arosemena Gómez, y con dicho cambio, de algunos cambios en la línea editorial del órgano ferroviario.

A partir de enero de 1965, es decir desde la edición N° 13, *Nariz del Diablo* retoma su presentación como revista con portada a varias tintas y comienza a dedicar espacios a proyectos

e incidencias que, pese a toda dificultad, parecían augurar vida al ferrocarril: la llegada de la primera locomotora a Cuenca, la inauguración del tramo desde Sibambe, sus promotores, los ferrocarriles de Manabí, el ferrocarril Los Ríos-Babahoyo-Guaranda... Llama la atención, de este último tranco, la presencia recurrente de notas generadas desde Riobamba, tanto en el plano social como en el administrativo y el conmemorativo, notas históricas como la asignación de la casa Vélez a la empresa de Ferrocarriles cumplida en 1938, así como la aparición eventual de contenidos dedicados a la filatelia ferroviaria.

Los esfuerzos por salvar al ferrocarril llevaron a referirse al bienio 1965-1966 como año de la rehabilitación, lo cual llevó a publicar textos alusivos a la modernización del servicio así

como contenidos referentes a la vinculación de los ferrocarriles ecuatorianos con organizaciones y entidades ferroviarias del extranjero como la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, los ferrocarriles de Brasil, Argentina, Chile, Francia..., los ferrocarriles y su historia “universal”, el aerotrén y otros similares, sin que falte el cuestionamiento a quienes se oponían a la rehabilitación o fotografías de tipo “referencial” con las que se pretendía ilustrar el mejor porvenir que aguardaría a los ferrocarriles ecuatorianos de consumarse las aspiraciones trazadas:



N° 46. Septiembre de 1967. Los futuros convoyes del FFCC ecuatoriano



N° 55. Julio de 1968. Portada con la locomotora histórica N° 8 y la diésel N° 55 "que representa a las que vendrán con la rehabilitación"

Para enero de 1969, edición N° 61, se habla de una modernización iniciada "en forma práctica, real y efectiva", cambios en los trazados, llegada de repuestos, incremento en los presupuestos y objetivos a alcanzarse "en el corto plazo". Al cierre de esta temporada, es decir en de 1970, *Nariz del Diablo* se insinúa activa, pero aun su misma publicidad apela a la sensibilidad de viajeros, industriales, comerciantes, agricultores, turistas a coadyuvar en la "restauración económica" del ferrocarril y a entregar la "colaboración y confianza como en épocas anteriores. Para entonces, la rehabilitación parece verse venir, pero así mismo no deja de resultar esquivia.



3. Poesía y música

Entre los múltiples discursos y memorias consideradas para el presente ejercicio, la poesía y la música parecen campos exiguamente analizados en la literatura generada en torno al ferrocarril. A modo de conjetura, cabe considerar la relativa marginalidad y acotada proyección que estas manifestaciones han tenido desde sus locus de enunciación, no obstante que la prosa y el verso, es decir determinadas escrituras “libres” del “rigor histórico”, resultan ser recurrentes, especialmente en páginas como las acumuladas en los 50 y más años de circulación de *Nariz del Diablo*, revista que en la edición N° 9, de 1964, llega a ser objeto de homenaje en verso:

Canto al periódico Nariz del Diablo

Doce años mantiene su nombre en las frondas
donde los rosales entregan su flor,
donde se han vestido de luz las neveras,
donde golpe a golpe se forma una estirpe,
rodando en los rieles, sudor de los hombres,
pan del que labora, trigal de hermandad.

Rompieron los hierros, se formaron tipos,
fraguando la esencia de la humanidad,
la grasa que nutre, el óleo que limpia,
nos dieron la tinta, naciencia [sic] de paz,
la cuesta más alta esculpió su nombre,
hizo pedestales en el retamal.

Sus notas alegres, en los pentagramas,
grabaron un himno digno de entonar,
al son de pingullos, tristeza de quenás,
al son con que marcha la locomotora,
haciendo vaivenes al páramo frío,
o como costeña cimbreando en el mar.



La escritura de versos, lo mismo literarios que paraliterarios, se vislumbra como una práctica recurrente en la esfera pública, de allí que incidencias como la entrada en funcionamiento del ferrocarril, su llegada a nuevas circunscripciones, o el elogio a sus gestores haya propiciado desde los ámbitos ferroviarios una suerte de “género temático” que, aun en su condición circunstancial y dispersa, ofrece sugerentes líneas y expresiones para colegir las lecturas que, en diferentes momentos, se fueron haciendo de los temas ferroviarios, incluyendo, desde un sondeo que debe tenerse como preliminar y provisional, la exaltación de personajes como Alfaro, como lo muestran estos versos de Celiano Monge publicados en la edición N° 88 de la segunda época:

**Excelsior, al Sr. General Eloy Alfaro
en la inauguración del ferrocarril del Sur**

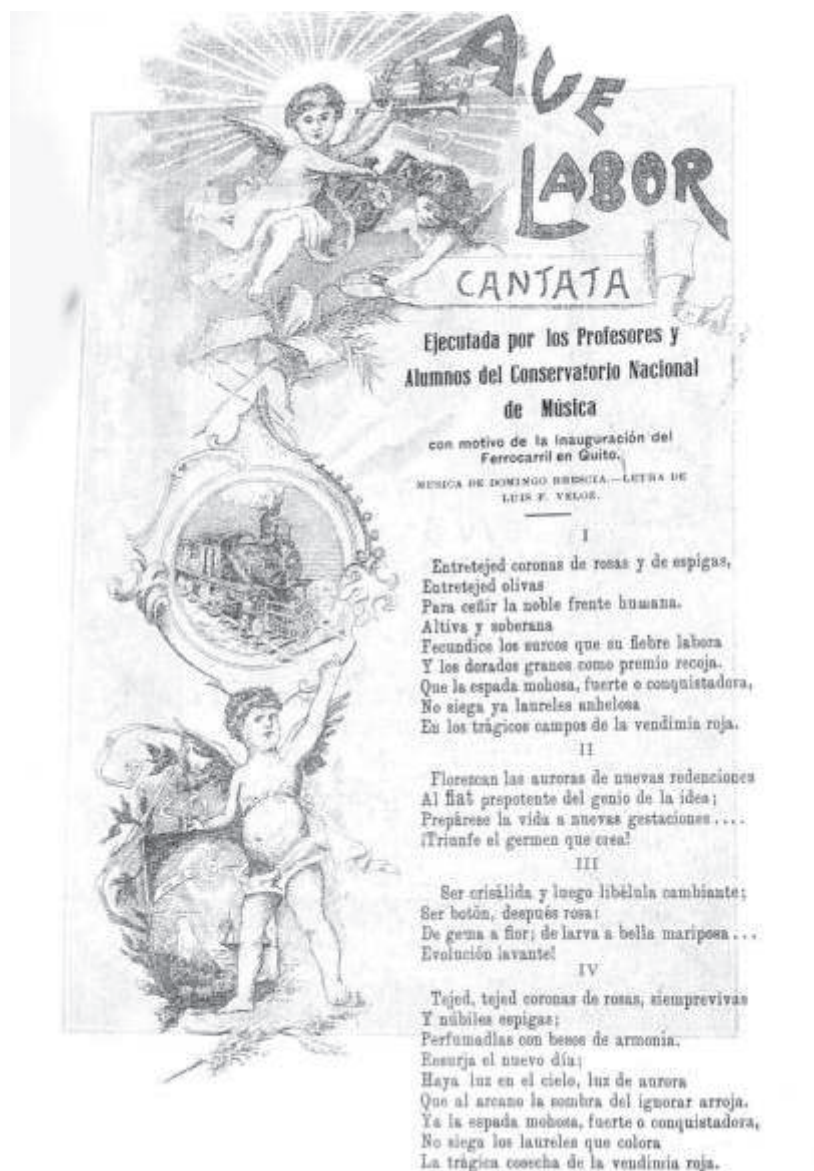
Desde la margen del undoso río
Que triunfos, glorias rumoroso canta,
Emprende audaz su marcha atronadora
La rauda, la febril locomotora
Y al cóndor sorprendido se adelanta.

De ignorancia no puede el exorcismo
Detenerla en su vuelo soberano,
Con que salva el desierto y el abismo.
Miradla en su ascensión! por donde quiera,
Recibe la ovación de los volcanes,
Y de la cumbre andina se apodera.

Los gestores del tren, no obstante, no son los únicos actores que, desde la prosa o el verso fueron exaltados por escritores relativamente reconocidos en páginas como las de *Nariz del Diablo*. Los obreros y trabajadores mismos, fueron objeto de recurrente homenaje pero también llegaron a aportar con sus propias elaboraciones literarias, lo cual en 1969, edición N° 65, llevó a alentar un concurso literario con temas ferroviarios que comprendió reconocimientos como la publicación de los textos ganadores, misma que se cumplió a partir de la edición 67 en que se anunció el veredicto que premió a trabajos cuyos títulos ofrecen algunas claves interpretativas con respecto a sus motivaciones: *Memorias de un carrilano*, *El ferrocarril de los Andes ecuatorianos*, *Paso número 3*, *Lo*

que representa para mí el ferrocarril, El tren y yo, Un monumento histórico inolvidable, El tren fantasma, La vida de un ferroviario, El ferrocarril del Estado y su futuro, Loor tripulantes de Trenes...

En tratándose de música, las más tempranas manifestaciones musicales relacionadas con el ferrocarril acogen noticia de *Ave labor*, cantata ejecutada en junio de 1908 por los profesores y alumnos del conservatorio nacional de música con motivo de la inauguración del ferrocarril en Quito con música de Domingo Brescia, sobre letra de Luis F. Veloz.



ALEGORÍA de edición 88, 1933.



Posteriormente salieron a la luz algunos himnos o proyectos de himnos con los que, desde las páginas de *Nariz del Diablo*, se buscó homenajear a los trabajadores ferroviarios; la edición N° 73 de la 2ª época, por ejemplo, reproduce la partitura de un himno obrero cuya música, según se señala, corresponde al compositor baneño Julio Cañar, siendo su no incluida letra obra de Luis Cordero Dávila. Tiempo después, en la edición N° 88, se publicó un himno dedicado a la Hermandad Ferroviaria del Ecuador con versos de Remigio Romero y Cordero y música de Francisco Paredes Herrera; dicho himno, según se menciona, “fue cantado por primera vez en las fiestas aniversarias que se celebraron en el Comité Auxiliar de Huigra, el 3 de agosto de 1930”:

Himno de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador

CORO

De la sierra a la playa candente
que del Guayas circunda el Edén,
no hay patriota más noble y valiente
como yo cuando voy con mi tren.

Primera estrofa

Si me exige la máquina fuerte
sacrificio en la lucha, la vida,
que no importa el dolor de la herida
si el deber es quien causa el dolor.
Ferroviario me quiso el destino,
Ferroviario he de ser aunque muera;
mi over-all y la Patria Bandera
son insignias que alzó el Ecuador.

Segunda estrofa

Los volcanes cubiertos de nieve
y de espumas cubierta la ría
cuando sienten el tren en la vía
se estremecen [sic] de anhelo febril.
Por mi esfuerzo la máquina ruda
se han unido en comercio tan grato
Latacunga, Riobamba y Ambato,
la alta Quito y la audaz Guayaquil.

Tercera estrofa

Nada importa si un día la suerte
sobre el riel mi existencia tritura;
moriré sin ninguna amargura,
moriré sin ninguna ansiedad.
Porque sé que de todos los míos,
al mirar el hogar enlutado,
cuidará, como a mí me ha cuidado
la gloriosa y gentil hermandad



Décadas después, en 1964, la Junta Militar estableció el Día del Ferroviario Ecuatoriano por Decreto 1233 del 25 de junio de 1964, lo cual llevó a Carlos Castro Cornejo, Director de la Empresa de Ferrocarriles, a mocionar la escritura de un Himno del Ferroviario ecuatoriano, tarea que se solicitó a Pablo Hannibal Vela, cuya nombradía de “poeta laureado” llevó a sugerir que la letra a entregarse “podría ser ejecutado con la música que sería adaptada por otros artista de renombre”, recomendándose para dicho fin al compositor quiteño Enrique Espín Yépez:

Himno del ferroviario ecuatoriano

I

Compañeros, de toda la línea;
Hermandad Ferroviaria: ¡Adelante!
Ya tenemos el cuerpo gigante,
nuestra voz, en la Patria, se oirá...

CORO

Levantemos, hermanos las voces
y, en un himno de heroica victoria,
recordemos unidos la historia
del esfuerzo que se hizo inmortal...

II

Nuestra Patria soñó muchos años,
en la unión de la Costa y la Sierra;
y, por fin, ya vencida la tierra,
nuestros Andes salieron al Mar...

III

¡Oh la clara visión, la de Alfaro,
Que, por siempre, tenaz en su empeño,
Realizó la verdad de aquel sueño
para un nuevo país de hermandad.

IV

Fue la hazaña de una obra admirable,
Fue la gloria de un pueblo bizarro,
que triunfó de la piedra y el barro,
por su fe, su trabajo y la paz.

V

Son los rieles de acero que cantan;
los durmientes, que sufren el peso
de los trenes, en rauda progreso
y es la máquina, en marcha triunfal...

VI

No hay una obra de tanta grandeza:
Ni hubo patria con tanta alegría,
que la nuestra, al llegar aquel día
de abrazarnos, en santa unidad!

VII

¡Oh los rieles que a todos nos unen;
nadie olvide, que somos hermanos;
Costa y Sierra, estrechemos las manos
y la Patria por siempre será!



Las páginas de *Nariz del Diablo*, reiteradamente dedicaron espacios a la difusión de letras de canciones ecuatorianas acompañadas de semblanzas de autores, compositores e intérpretes, especialmente de las que previamente se fueron consignando en fuentes como el *Florilegio del pasillo ecuatoriano*, obra de Alberto Morlás Gutiérrez que contribuyó a proponer un canon del género más característico de la música ecuatoriana; las canciones y otras manifestaciones musicales generadas en torno al ferrocarril, sin embargo, se vislumbran como producciones que no trascendieron significativamente a sus momentos y circunstancias de enunciación. Los textos que de las mismas sobreviven, debido a que los registros sonoros son muy puntuales, ofrecen, de todas formas, elementos para delinear las lecturas que el ámbito ferroviario y sus actores llegaron a suscitar al son de melodías probablemente olvidadas, como en el caso del yaraví *El Ferroviario*, escrito por Segundo Aguilera en homenaje al brequero Gumersindo Obregón, con música de Leonidas Pineda Aguayo para ser cantado con las guitarras de los hermanos Jonathan y José García, quienes, según se consigna, “dejaron grabado para siempre en el ámbito ferroviario y quizá general” la “primera y quizá la última canción nacida del alma del ferroviario” (Maldonado Obregón 110 s.):

El Ferroviario

I Cuando al rayar el alba cruzando montes salimos ya, sin saber qué hará el destino tal vez la muerte nos tocará	III Si algún corazón lejano tal vez mañana pregunta ya, del que se despedía y prometía regresará!	V Por eso mi almita llora solo en pensar ¡Ay! mi mutilado cuerpo después de muerto irá a descansar!
II Y solo seres queridos con sus pañuelos nos dicen ya sale en esos trenes, que, con sus ruedas los matará!	IV Dirán que sobre los rieles regando sangre ya terminó, que solo las verdes hierbas y el infortunio lo atestiguó!	VI ¡Mirad por esos hijitos Que quedarán ¡Ay! implorando pan y abrigo, a vuestras puertas se acercarán!



En 1985, cuando las circunstancias de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado son sustancialmente distintas a las que vieron surgir y declinar las páginas de Nariz del Diablo, siendo gerente Luis Toscano Gallegos, tuvo lugar la edición de un elepé grabado “con voces auténticamente ferroviarias” en homenaje al 25 de junio. El repertorio de este fonograma, sin centrarse en la temática ferroviaria, hace lugar a un tema indirectamente relacionado con el tren, pasacalle Chimbacalle de mi vida, de Rodrigo Barreno, y dos de temática más específica: el pasillo Ferroviario Jubilado, de Sergio Cardoso y, como quien exhumara letra y música, el Himno Ferroviario de Pablo Hannibal Vela, aunque sin precisar autor de la música

El ferroviario jubilado

Ferrocarriles que cubren con su bandera miles de obreros
maquinistas, conductores, con sus brequeros y carrilanos
oficinistas, mecánicos, con sus torneros y bodegueros
forman esta gran familia que hacen la historia del ferroviario.

Soy ferroviario con alma, en el riel formé mi vida.
Mi juventud se ha acabado, mi existencia carcomida.
Me toca la retirada, adiós muchachos, ya me jubilo,
adiós talleres queridos, con tus recuerdos me iré hasta el cielo.

Me toca la retirada, adiós muchachos, ya me jubilo,
adiós talleres queridos, con tus recuerdos me iré hasta el cielo.

Y si el destino me lleva, lejos donde ya no pueda
ni escuchar tus tristes quejas ni el vaivén de tu partida
me matará la tristeza y a Dios le pido que en mi última hora
oiga resonar los pitos de mi adorada locomotora.
me matará la tristeza y a Dios le pido que en mi última hora
oiga resonar los pitos de mi adorada locomotora.



PORTADA DEL LP EDITADO POR LA ENFE



Observaciones finales

Los ferrocarriles ecuatorianos, como se ha ilustrado y documentado, tienen un canon discursivo amplio, consolidado, pero a la vez disperso, indicador, este último, que justifica la presenta aproximación orientada a perfeccionar el estado del arte y sugerir caminos para nuevos abordajes.

La literatura ferroviaria, lo mismo la de carácter proselitista, que la periodística o la historiográfica, no obstante haber alimentado importantes trabajos, aun se revela como una mina por explotar, no solo con miras a revelar nuevas informaciones y noticias sino a acometer su revisión desde nuevas coordenadas mentales una vez que la temporalidad acumulada desde los inicios de la “obra redentora” propicia nuevas perspectivas, purgadas acaso del apasionamiento que marcó las discusiones y debates del siglo XX.

La revisión de órganos como Nariz del Diablo sugiere la posibilidad y aun la necesidad de emprender en lecturas comparadas con publicaciones similares de países en los que también se asumió a los rieles como andariveles conductores de progreso, integridad,

modernización y otras categorías propias de épocas de auge de tan singular recurse. La historia de la tecnología en materia de transporte y telecomunicaciones tiene en dichas fuentes múltiples filones por explotar de propiciarse los estudios respectivos.

Versos y manifestaciones musicales, por su parte, van revelando aristas prácticamente inexploradas del canon discursivo en torno al ferrocarril; en unos casos ofreciendo apreciables materiales para la historia de las mentalidades, en otros dando voz a los ferroviarios mismos en cuanto sujetos históricos cuya subalternidad acalló sus voces y sus reclamos.

Como se ha evidenciado, no solo el ferrocarril en cuanto tal es susceptible de un abordaje, sino que el abordaje acumulado mismo, en cuanto conforma un canon discursivo, se revela como un ente cuya proteica y siempre inestable condición atestigua temporalidades y agendas muy distintas en cuanto a sus orígenes, su evolución, su realidad y sus no siempre halagüeñas expectativas con miras al porvenir.





BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA DEL PRIMER TRANCO

- 1905** Un Riobambeño, *Riobamba y el ferrocarril* | *Artículos publicados por “La Linterna” en el mes de Julio último*, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1905, 36 pp.
- 1906** Un Riobambeño, *Para la historia* | *El ferrocarril de Riobamba y la Revolución del 1 de enero de 1906*, Riobamba, Imprenta Municipal, 1906, 61 pp.
- 1924** Flor M., Félix, *Páginas de historia contemporánea* | *La rectificación de la línea férrea de Riobamba*, Riobamba, Imprenta y Librería Nacional, 1924, 148 pp.
- 1931** De León, Diego, *Rápidas apuntaciones para la historia*, Riobamba, Tipografía y encuadernación salesianas, 1931, 88 pp. + láminas.

Segundo tranco: Tres historias ‘clásicas’

- 1912** Alfaro, Eloy, *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito* | *Páginas de verdad escritas por el General don Eloy Alfaro, gestor de la magna obra* en De Janón Alcívar, Eugenio, *El viejo luchador* | *Su vida y su magna obra*, T. 1, Quito, Empresa editora Abecedario Ilustrado, 1948, pp. 429-472.
- 1933** Crespo Ordóñez, Roberto, *Historia del ferrocarril del sur*, Quito, Imprenta Nacional, 1933, 276 pp.
- 1977** Maldonado Obregón, Alfredo, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron 1866-1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, 1977, 340 pp.

Últimas décadas

- 2004** Clark, Kim, *La obra redentora* | *El ferrocarril y la nación en Ecuador*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional, 2004, 226 pp.



- 2006 Castro Byron, *El ferrocarril ecuatoriano | Historia de la Unidad de un Pueblo*, Quito, Banco Central del Ecuador, 2006, 420 pp.
- 2006 Meneses, Marcelo; Vinuesa García, Jorge; Kirchner, John, *Tren al sol / Train to the sun | Travesías a bordo del ferrocarril de vapor más difícil del mundo*, Quito, 2006, 132 pp.
- 2007 Harman Brainard, Elizabeth / Robinson Brainard, Katharine, *El Ferrocarril en el Cielo*, Quito, Corporación para el desarrollo de la educación universitaria, CODEU, 2007, 274 pp.
- 2008 Dieter Gartelman, Karl, *Nariz del diablo y monstruo negro*, Quito, Trama Ediciones, 2008, 192 pp.
- 2008 García Idrovo, Galo, *El ferrocarril más difícil del mundo*, Quito, Comisión Nacional Permanente de Conmemoraciones Cívicas, 2008, 2ª ed., 330 pp.
- 2008 Varios autores, *El camino de hierro | Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito*, Quito, FONSAL, 2008, 320 pp.
- 2009 Fernández Rueda, Sonia, *El ferrocarril de Alfaro | El sueño de la integración*, Quito, Corporación Editora Nacional, 2009, 290 pp.
- 2013 Del Pino Martínez, Inés, *Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador*, Quito, Consejo Nacional de Cultura / Pontificia Universidad Católica del Ecuador, 2013, 230 pp.
- Cepeda Astudillo, Franklin, reseña de Castro Byron, *El ferrocarril ecuatoriano. Historia de la unidad de un pueblo*, Quito, Banco Central del Ecuador, 2006 en *Procesos* 26, II semestre de 2007, pp. 110-112.

Tres lecturas desde entornos locales

- Cedeño, Jaime, *El canto de los rieles | La historia del ferrocarril de Manabí 1895-1966*, Manta, Mar abierto, 2011, 152 pp.
- Huaca Pinchao, José María, *El ferrocarril del Norte | Esfuerzo y perseverancia de sus pueblos*, Ibarra, edición de autor, 2021, 222 pp.
- López, Violeta; Miranda, Sandra; Cajas, Carlos; Maldonado, Claudia, *Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba | Las voces de los actores sociales*, Riobamba, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo / Facultad de Recursos Naturales / Hermandad de Jubilados Ferroviarios | Comité Auxiliar Riobamba, 2020, 74 pp.

Sección 2



Territorio y organizaciones sociales en el sector ferroviario del Ecuador Legado organizativo en Riobamba

Sandra Patricia Miranda Salazar

El sector ferroviario ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo económico y social de las naciones. Desde una perspectiva sociológica, el estudio de las organizaciones en el territorio ofrece un análisis de la dinámica social alrededor de la industria ferroviaria en el Ecuador, que se ha manifestado en los trabajadores , extrabajadores³, jubilados y aficionados “ferroviarios”.

Se abordan las teorías sociológicas pertinentes a las organizaciones y se las contextualiza en el sector ferroviario. Con fundamento en la recopilación documental, se establece la línea de tiempo en el territorio, así como la estructuración consolidada de información, a fin de conocer la interacción y conexión entre el sistema ferroviario y la sociedad que se organiza alrededor, así también, se realiza el análisis de los roles y las dinámicas sociales e institucionales asociadas con el territorio ecuatoriano, con un enfoque especial en el espacio de estudio priorizado en Riobamba.

En base al acervo documental alrededor de las organizaciones del sector ferroviario, así como a las bases de datos de acceso público, se aborda:

1. Las teorías sociológicas de las organizaciones ferroviarias
2. Los espacios ferroviarios en el Ecuador
3. Organizaciones sociales del sector ferroviario en Riobamba

³Actualmente (2023) existe personal para dar mantenimiento a las locomotoras en el Ministerio de Obras Públicas



1. El marco teórico sobre las organizaciones ferroviarias

Teoría de la ecología organizacional
Teoría de la burocracia
Teoría de la organización institucional
Teoría de la dependencia de recursos

La presencia de organizaciones formales es fundamental para el sostenimiento de la vida humana y de la sociedad (Urquiza, et al., 2014). En el Ecuador se dio un proceso de liquidación de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP), mediante el Decreto Ejecutivo Nro. 1243 (23 de febrero del 2021) con efecto al 10 de mayo del 2021, situación que no disolvió a las organizaciones sociales ferroviarias.

Al considerar los aspectos sociológicos relacionados a las organizaciones es posible comprender mejor las particularidades del cierre de una obra de ingeniería con tanta historia para el país. El estudio se focaliza en Riobamba, en su contexto nacional, debido a las experiencias previas de investigación realizadas desde el año 2017 por la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, con la adhesión e interés de la población universitaria que aborda temáticas patrimoniales como aspecto fundamental del territorio.

La contribución de este abordaje teórico tiene cabida porque no se descarta la posibilidad de acción social, que ayude a generar iniciativas, tal como se muestran alrededor del mundo en entorno a lo ferroviario. Por ello, en esta instancia se instala la base teórica que permite un acercamiento a la comprensión de los procesos y las dinámicas que influyen en la formación y estructura de las organizaciones institucionales y sociales, ante los desafíos y las oportunidades que enfrenta el sector ferroviario en la actualidad nacional.

El origen de las organizaciones, aplicadas al sector ferroviario, se entiende a través de la teoría organizacional, en donde “vinculaciones sociales instrumentalizadas, a la cualidad universal de sistemas de cualquier tipo, señala la función primordial de la administración y el componente clave del rol de quienes son responsables de ellas” (Urquiza, et al., 2014).



Si se realiza el abordaje de la teoría organizacional institucional, según DiMaggio y Powell (1983), las organizaciones se forman y adoptan estructuras similares debido a la presión normativa, la coerción y la mimetización. En el contexto de la organización interna de los ferroviarios, la presión normativa se manifiesta en la adopción de estándares y regulaciones internacionales que garantizan la seguridad y la eficiencia operativa. La coerción, por otro lado, surge de la intervención estatal en la planificación y desarrollo de infraestructuras ferroviarias, que pueden verse afectadas sino son

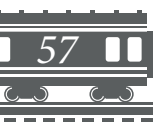
efectivas. Finalmente, la mimetización juega un papel importante en la adopción de prácticas y estructuras organizativas similares entre las empresas ferroviarias, que generan interacciones con su entorno social y territorial.

En este aspecto, en la búsqueda de recursos que proporcionen un marco conceptual para analizar las dinámicas y los desafíos de las organizaciones relacionadas a lo ferroviario, se han considerado las teorías de: la organización institucional, la burocracia, la ecología organizacional y la dependencia de recursos.

Teoría de la ecología organizacional

La teoría de la ecología organizacional, aplicada al sector ferroviario, menciona que las organizaciones se adaptan y evolucionan en respuesta a su entorno. Hannan y Freeman (1977) argumentan que las organizaciones están sujetas a presiones ambientales, como cambios en la demanda de transporte y regulaciones gubernamentales. Estas presiones pueden llevar a la supervivencia o extinción de ciertas organizaciones, así como a cambios en su estructura y estrategias.

A nivel nacional, las empresas ferroviarias en todas sus épocas históricas, estuvieron sujetas a presiones como los cambios en la demanda de transporte





Teoría de la burocracia

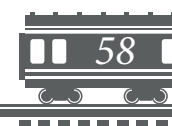
La teoría de la burocracia, desarrollada por Weber (1922), argumenta que las organizaciones tienden a adoptar estructuras burocráticas para lograr la eficiencia y la coordinación. Weber sostiene que las normas de jerarquía, división del trabajo y reglas impersonales son características distintivas de las organizaciones burocráticas. En el contexto ferroviario, estas características pueden manifestarse en la existencia de roles especializados, sistemas de autoridad claros y procedimientos estandarizados.

En el caso del Ecuador se considera que por la existencia de estructuras organizativas burocráticas se crearon las organizaciones sociales ferroviarias, que conectaron ideales que permitieron al personal vinculado laboralmente aprender, desarrollar y alcanzar cargos operativos e incluso directivos. Es importante, no perder de vista los roles especializados, jerarquías claras, divisiones del trabajo y procedimientos normalizados, que al conocer la operación de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP) se reconoce su estructura burocrática, que provocó aislamiento de las poblaciones locales.

Teoría de la organización institucional

La teoría de la organización institucional destaca la influencia de las normas sociales, los valores culturales y las creencias en la formación y estructuración de las organizaciones. DiMaggio y Powell (1983) sostienen que las organizaciones en el sector ferroviario se configuran y operan en función de las normas y prácticas institucionales dominantes en la sociedad. Estas normas institucionales pueden incluir requisitos regulatorios, estándares de seguridad y prácticas laborales arraigadas.

En el caso de Riobamba las organizaciones ferroviarias se configuraron y operaron en función de las normas y prácticas institucionales, según los requisitos regulatorios establecidos por el Estado ecuatoriano, así como a las expectativas de la sociedad en cuanto al servicio de trenes, que traspasó la movilización y que revolucionó además la comunicación.





ferroviario, la competencia con otros modos de transporte y las regulaciones gubernamentales ferroviarias en el Ecuador, así como la falta de planificación para el desarrollo de la industria ferroviaria por el extravío de responsabilidad en las instituciones del Estado.

Teoría de la dependencia de recursos

La teoría de la dependencia de recursos sostiene que las organizaciones, considérese en el contexto ferroviario, dependen de recursos externos para su supervivencia y éxito. Pfeffer y Salancik (1978) argumentan que las organizaciones deben establecer relaciones de interdependencia con proveedores, clientes y otros actores clave para asegurar el acceso a recursos críticos, en especial para el complejo funcionamiento del sistema ferroviario.

En el contexto ecuatoriano, la teoría de la dependencia de recursos dirige la mirada hacia la identificación de una gran ausencia de relaciones de interdependencia con actores clave en el sector ferroviario, lo que implicó que la institución ferroviaria no contara con recursos externos al apoyo gubernamental, que sirvieran de contención.





Figura 1. Teorías sobre las organizaciones sociales aplicadas al sector ferroviario



2. Los espacios ferroviarios en el Ecuador

Temporalidad territorial de la línea férrea
Distribución geográfica de la red ferroviaria

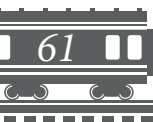
2.1 Temporalidad territorial de la línea férrea

El testimonio vivo de la existencia del Ferrocarril Trasandino es la vía férrea, compuesta por los rieles que se tienden y que pueden ser observados a simple vista desde Durán, atravesando gran parte de los Andes centrales hasta Chimbacalle en Quito, territorios que son testigo de la construcción del primer tramo ferroviario que irrumpió la dinámica social en las regiones naturales de la Costa o Litoral y la Sierra o los Andes ecuatorianos desde 1861.

Al respecto de la primera acción que abrió paso a la gran obra, Crespo Ordóñez (1933) manifiesta que: “García Moreno consiguió de la Convención de 1861 la autorización legal para la construcción de un ferrocarril desde Babahoyo hasta Quito”. Así también, García Idrovo (2007):

Gabriel García Moreno logra que la Convención Nacional, reunida en Quito, autorice al Poder Ejecutivo, para que celebre contratos con empresarios nacionales o extranjeros, en que se estipule la construcción de ferrocarriles o caminos de ruedas, desde Babahoyo u otro punto de la Costa, hasta Quito.

En la Revista Nariz del Diablo de 1958 por aniversario de los 50 años, se transcribe el Decreto de 1861 y a fin de no emitir detalles, se presenta en la siguiente ilustración:



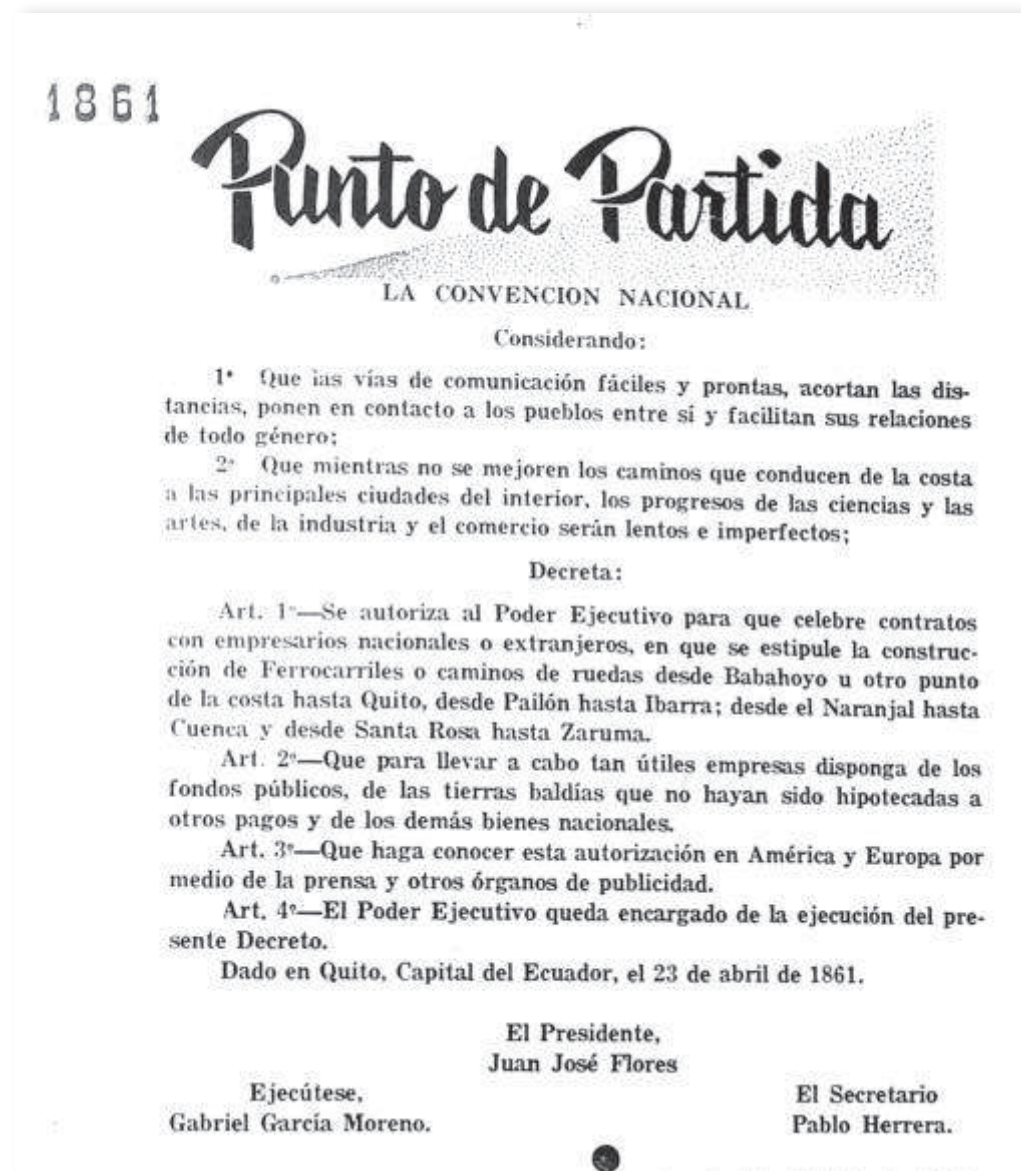


Figura 2. Decreto que inicia la historia ferroviaria del Ecuador. Convencional Nacional de 1861.
(Revista Nariz del Diablo, 1958)

En este espacio se aborda la temporalidad, según el aporte de Izurieta Vallejo, et al. (2017) y López Londo et al. (2020) en la construcción de una cronología de sucesos alrededor del tren, se amplía con la ubicación según los periodos históricos de la época republicana del Ecuador, propuesto por Ayala Mora (2008), a saber: Primer periodo histórico o Proyecto Criollo, Segundo periodo histórico o Proyecto Mestizo y el Tercer periodo histórico o Proyecto de la Diversidad. Se amplía con los aportes de Crespo Ordoñez (1933) que aborda detalles importantes alrededor de “nombres, documentos y datos; anotaciones, fechas y referencias organizadas cronológicamente”; así como, en los aportes fundamentales de la cronología realizados por Del Pino Martínez (2013), Ortiz Arellano (2015), Salgado Asanza (2015), Cepeda Astudillo y Ramos Mancheno (2018) que trabajan desde la óptica local. No se abordan todos los sucesos nacionales sino los que están más relacionados con Riobamba y el avance de la vía Quito – Guayaquil.

Situados en la Época Republicana del Ecuador (1830 hasta nuestros días) la investigación aborda el tema ferroviario nacional y de Riobamba, por ello se recopila del primer periodo histórico, en orden cronológico, la información de las siguientes etapas presidenciales al respecto de los sucesos nacionales y locales de Riobamba relacionados con el ferrocarril:

1. Gabriel García Moreno (1861 – 1875)
2. Antonio Borrero y Cortázar (1875 - 1876)
3. Ignacio de Veintemilla y Villacís (1876 – 1883)
4. José María Plácido Caamaño (1883 – 1888)
5. Antonio Flores Jijón (1888 -1892)
6. Luis Cordero Crespo (1892 – 1895)





Época histórica del Ecuador: REPUBLICANA

Primer periodo: El proyecto nacional criollo (1830 – 1895)

Gabriel García Moreno (1861 – 1875)

1861 Inicio del proceso de licitación y asignación de presupuesto. Los ingenieros del primer tramo fueron Mac Clellan, Perryg, López y Curtis.

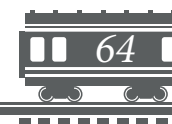
1872 Comenzaron los trabajos en Yaguachi y Sibambe, simultáneamente

1873 Desde Newcastle upon Tyne, Inglaterra llegaron las dos primeras máquinas fabricadas por Robert Stephenson and Company y fueron denominadas "Quito" y "Guayaquil".

1875 Se expide el Reglamento de tráfico del Ferrocarril del Sur entre Yaguachi y Milagro.

Antonio Borrero y Cortázar (1875 -1876)

1875 Se contrató a Alberto Millett, como ingeniero en jefe y Director del Ferrocarril y de las obras auxiliares, tal como: canalización del río Yaguachi, colocación del telégrafo, arreglo de máquinas, entre otras; a fin de avanzar con el Ferrocarril Sibambe - Cuenca.





Ignacio de Veintemilla y Villacís (1876 – 1883)

1878 Enrielladura de 5 kilómetros hasta Chimbo. Se construyeron las Estaciones de Santa Rosa de Chovo y Barraganetal, así como una Y para cambios y cruzamientos de trenes.

José María Plácido Caamaño (1883 – 1888)

1883 Se designa al ingeniero inglés Marco Jameston Kelly como el administrador del Ferrocarril Yaguachi – Chimbo.

1885 En Decreto se aprueba la propuesta de Kelly para prolongar el Ferrocarril de Yaguachi. Kelly conforma la “Compañía de obras públicas del Ecuador” y realiza las acciones que se detallan a continuación:

1886 Levanta sobre el río Chimbo un gran puente de hierro contraído por la casa Eiffel de París.

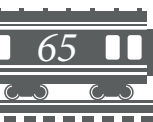
1887

Aprovecha la infraestructura de catorce años atrás construida por los ingenieros de García Moreno, para el estudio y trazado de la “Vía Kelly”, de Chimbo a Sibambe.

Se instalan los primeros teléfonos del Ecuador para el servicio del ferrocarril entre Yaguachi y Chimbo.

Llegan cuatro puentes de hierro de la misma fábrica para los puntos: Río Blanco, Mayaguán y dos segmentos en Naranjapata.

Aprueban en el Congreso un Decreto para la extensión de la línea férrea desde Durán a Yaguachi (21 Km) y la adquisición de dos locomotoras, tres carros para pasajeros y doce para carga.





1888 Empalme de la vía en Yaguachi y el paso de las 4 locomotoras: Quito, Guayaquil, Cuenca y la Mascota. Inician los problemas por la temporada invernal en la zona.

Antonio Flores Jijón (1888 -1892)

1888 Kelly toma escenario en estos años, crea empresas auxiliares como la construcción de un pequeño ferrocarril en Salinas, para la exportación de la sal que respaldaba su empresa. Se avanzan doce kilómetros de enrielladura desde Chimbo a la cordillera, con terraplenes avanza treinta y siete kilómetros.

1889 Kelly logró formar en Guayaquil la Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas.

1890 Se inundan los terraplenes en Yaguachi, sin poder entregar este tramo, lo que provocó el fin de la compañía de Kelly.

1891 Se realizan en el Ecuador los estudios del proyecto estadounidense para la construcción del Ferrocarril Panamericano, con el Coronel Shunk como ingeniero en jefe, con el desarrollo de planos desde Carchi hasta la frontera con Perú.

Luis Cordero Crespo (1892 – 1895)

1892 Bancarrota de la Compañía de Kelly y separada de la administración de la obra del ferrocarril. Se crea la Ley para que se continúe por cuenta del Estado los trabajos ferroviarios. Se busca contratar al ingeniero francés, residente en Ecuador, Cristóbal Thill para la revisión de los planes. Se reciben varias propuestas de ramales y alternativas, sin elegir ninguna.





En el primer periodo histórico del Ecuador, Proyecto Nacional Criollo, que va de 1830 a 1895, se destacan aspectos como el inicio del proceso de licitación y asignación de presupuesto para la obra ferroviaria del Ecuador, los trabajos de construcción en el sector de Sibambe y Alausí, así como en la extensión de la vía Yaguachi – Durán, la llegada de las primeras máquinas a vapor fabricadas por Robert Stephenson and Company, se expide el primer Reglamento de tráfico del Ferrocarril del Sur. Aparecieron en el escenario histórico del Ecuador los especialistas en temas ferroviarios de Estados Unidos, Francia e Inglaterra, que fueron embestidos por la fuerza natural del río Chanchán.

En el segundo periodo histórico, Proyecto Nacional Mestizo, que va desde 1895 a 1960, se recopila la cronología hasta 1931 alrededor del ámbito ferroviario sobre los sucesos y acciones que se han dado a nivel nacional, con especial énfasis en Riobamba y se abordan las siguientes etapas presidenciales:

1. Eloy Alfaro Delgado (1895 - 1901)
2. Leonidas Plaza Gutiérrez (1901 - 1905)
3. Lizardo García Zorrosa (septiembre 1905 - enero 1906)
4. Eloy Alfaro Delgado (1906 - 1911)
5. Emilio Estrada Carmona (septiembre - diciembre 1911)
6. Leonidas Plaza Gutiérrez (1912 - 1916)
7. Alfredo Baquerizo Moreno (1916 - 1920)
8. José Luis Tamayo (1920 - 1924)
9. Gonzalo Córdova y Rivera (septiembre 1924 - julio 1925)
10. Isidro Ayora Cueva (1926 - 1931)
11. Juan de Dios Martínez Mera (1932 - 1933)
12. Otros

A medida que avanza la cronología, se distinguirá ** junto a los años, de tal manera que se puedan distinguir los eventos relacionados a la ciudad de Riobamba, lo que permitirá diferenciar los eventos nacionales que no tienen los años marcados; así también, se podrá encontrar algunos años con eventos nacionales y de la ciudad, pero se conservan **, por ser Riobamba el caso focal de esta investigación.



Época histórica del Ecuador: REPUBLICANA

Segundo periodo: Proyecto nacional mestizo (1895 – 1960)

Eloy Alfaro Delgado (1895 – 1901)

1885 Solicita un informe sobre el estado de la vía ferroviaria, en el que se comunica: “69 kilómetros, en buen estado, funcionan dos locomotoras, 3 coches de primera, 5 de segunda, 9 carros de carga, 4 para ganado y 15 plataformas, taller mecánico de Yaguachi funcionando. Llega el inglés V. Sigoald Muller para una inspección prolija y estudio del trazado Kelly a Sibambe.

1896 En la Convención Nacional de Guayaquil conforma la Junta o Comisión para supervigilar la construcción del ferrocarril. Solicita al ministro del Ecuador en Washington interesar empresarios y capitalistas en la obra del ferrocarril.

1897** Se forma en New Jersey al Corporación “The Guayaquil and Quito Railway Company”. En este mismo año, Alfaro sostiene la campaña ferrocarrilera en defensa del contrato celebrado ad referendum con Archer Harman ante la Asamblea Constituyente, que se aprueba. Se firma el contrato “Valdivieso – Harman”, en el que se menciona a la ciudad de Riobamba, como beneficiaria de un ramal.

1898
El Poder legislativo rompe el contrato “Valdivieso – Harman” provocando la casi disolución de la Compañía de Ferrocarril. Se logra un acuerdo entre los miembros de las comisiones de la Cámara de Diputados y Cámara del Senado con Archer Harman, incluyendo modificaciones al contrato inicial.



Se cuenta con el apoyo del inglés Sir James Sivewright que aporta capitales a la Guayaquil and Quito Railway Compañía.

Se instala el campamento “La Victoria” con el ingeniero en jefe Coronel William Shunk y como director-gerente el Mayor John Harman. Por parte del Gobierno se delega a Patterson y David.

Se organizó la “Ecuadorian Development Co.” para el financiamiento de bonos, más tarde se llamó “The Inca Company” y se trajo 2000 jamaquinos por la Mac Donal & Co. para los terraplenes.

1899 Se terminan los estudios de las líneas preliminares Chimbo - Cajabamba y la Sibambe – Guamote a fin de mejorar la posibilidad del trazado de la vía. Apoya en los estudios Shunk,

1900** Invierno destruyó diez kilómetros de vía, 12 terraplenes desaparecieron. Se retoma el trabajo con una variación en la gradiente de cinco y medio por ciento por la vía natural en el valle del Chanchán para empatar con la vía Kelly. Decreto Legislativo sobre la construcción del Ferrocarril del Sur, contempla una modificación para el paso directo de la línea principal por Riobamba.

1901 Reconstrucción de la línea Durán – Chimbo, construcción de Chimbo Guamote y trazado de Guamote a Quito. Enrioladura en Naranjapata.

Leonidas Plaza Gutiérrez (1901 – 1905)

En este periodo, se avanzó la construcción de la línea desde Huigra a Riobamba.

1902 El tren llega a Huigra (2 mayo), Sibambe (04 agosto), se culmina la obra Nariz del Diablo y el tren llega a Alausí (septiembre).





1903 Llega el ferrocarril a Guamote (05 junio) y se inauguró la estación de tren

1904** El servicio ferroviario llega a Colta. El contrato Córdova-Harman obliga a la compañía constructora el paso de la línea principal por Riobamba, así como el paso de trenes de carga y pasajeros, y el pedido de movilización de los Talleres de Durán a Riobamba, pero se pasa por Luisa (aprox. 13 km de distancia de Riobamba).

1905 **

El 18 de junio, se forma la primera organización social alrededor del tema ferroviario denominada "Junta Patriótica del Chimborazo" junto con su periódico La Defensa, para en salvaguarda del derecho de la ciudad de Riobamba a una línea directa del ferrocarril.

El 24 de julio, llega el primer tren a la Estación de empalme Luisa, de donde salía un ramal a Riobamba, pero no es de conformidad.

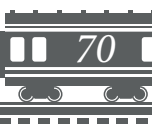
El 25 de julio, se inaugura el ferrocarril en Riobamba.

El 22 de septiembre, la municipalidad manifiesta a Archer Harman la disposición de dotar terrenos y tuberías de conducción de agua para el edificio y talleres de la estación del ferrocarril.

El 23 de diciembre, Eloy Alfaro arriba a Riobamba con promesas cautivadoras en torno al ferrocarril, lo que genera el respaldo entusiasta de los jóvenes liberales locales, quienes apoyan una revuelta política.

Lizardo García Zorrosa (sep 1905 – ene 1906)

1906** Un grupo de oficiales del ejército ecuatoriano liderados por el general Eloy Alfaro se levantaron en armas en la ciudad de Riobamba, iniciando una revuelta contra el gobierno de García. Entre los motivos, estaba el incumplimiento del Decreto sobre la línea directa del ferrocarril por





Riobamba, que fue de responsabilidad asumida por la Compañía del Ferrocarril y postergada indefinidamente. La lucha culminó con la victoria de Eloy Alfaro y la toma del poder

Eloy Alfaro Delgado (1906 - 1911)

1906** Se celebra un contrato, que no se cumplió, con el gobierno provisional de Alfaro y la Compañía de Archer Harman, que comprendía la situación de la línea entre San Juan Chico y Riobamba. La locomotora llega a Mocha.

1907 La locomotora llegaba a Ambato y luego a Latacunga.

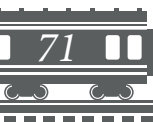
1908**

Se celebra un contrato por tres años en Riobamba, entre el Municipio y el Sindicato Cordovez para la construcción del tranvía para servicio urbano, que pasaría por las calles centrales: 10 de Agosto, Primera

Constituyente, Veloz, Bolívar (actualmente calle Eugenio Espejo) y Sucre (actualmente calle España). Se tienden los rieles.

El Consejo de Riobamba comunica al Ministerio de Obras Públicas la disponibilidad de terrenos y uso de agua para las obras de factorías y habitaciones para los obreros del ferrocarril.

Se inician los trabajos para la línea del ferrocarril de Huigra a Cuenca.





Emilio Estrada Carmona (sep – dic 1911)

1911**

Pide acción conjunta de todos los Poderes Públicos en la gestión y defensa de los grandes intereses nacionales en referencia al Ferrocarril, al analizar el informe de la Comisión encargada y compuesta por Sres. Federico Páez y Manuel A. Navarro, para la resolución entre la Nación y la Guayaquil and Quito Railway Company. En este informe consta, el incumplimiento del paso de la línea principal por Riobamba, según el contrato de 1900 y que fue liquidado por el contrato de 1908.

Fallece Archer Harman en el Estado de Virginia en Norte América, a quién Alfaro le dedica unas palabras, de las cuales se extrae: "Declaro que sin el auxilio personal de Don Archer Harman, jamás habría podido realizar la Obra del Ferrocarril Trasandino del Ecuador... por mi parte honra a su memoria" (Crespo Ortiz, 1933).

--- época de vacancia presidencial

1912 Se desata un duelo fratricida en el mes de enero, a cargo del General Montero. En Huigra, Naranjito, Yaguachi hubo pérdidas humanas, así como del equipo rodante que fue usado en la sangrienta rebelión. Se captura a Eloy Alfaro como prisionero y se desata la hoguera bárbara en Quito, donde muere Alfaro (28 de enero), situación de conmoción nacional.



Leonidas Plaza Gutiérrez (1912 - 1916)

1912 Se instala el Tribunal de Arbitraje para la resolución del conflicto entre el Ecuador y la Compañía del Ferrocarril, que fracasó

1913 Se disolvió la “Express Company”, sociedad anexa, que fue sujeta de acusación contra los intereses del Estado ecuatoriano.

1914 Se empezaban a sentir los trastornos de la Primera Guerra Mundial.

1915**

El Consejo resuelve dar por terminado el contrato para el tranvía con el Sindicato Cordovez.

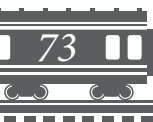
Se envía un telegrama a los representantes provinciales de Chimborazo en el Senado con el sentir del pueblo ante el olvido de la rectificación de la línea férrea principal para Riobamba.

Aprobación en las Cámaras el Decreto que obliga a la Compañía de Ferrocarriles a la rectificación del tramo San Juan Chico a Riobamba, a lo que Borton, Presidente de la Compañía comunica al Ministro de Obras Públicas, que estarían dispuestos en condiciones convenientes y que el Municipio de Riobamba no ha enviado terna para nombrar colector especial de fondos. No hay fondos.

Alfredo Baquerizo Moreno (1916 1920)

1916**

Se tramita un proyecto nacional sobre Trenes Directos Durán – Quito ante el Congreso.





El consejo del Municipio de Riobamba se opone a los trenes directos. Se realiza una manifestación popular en Riobamba de rechazo.

Inicia la campaña de la prensa, liderada por Diario Los Andes, que desde su segundo número, promueve el derecho de los riobambeños para el paso directo del tren del ferrocarril y no por un ramal, deuda económica y social heredada por la Compañía, y donde se exponía la importancia de la rectificación desde San Juan Chico.

1917**

El invierno azotó la línea férrea que trajo gastos extraordinarios ante la crisis mundial. Se sustituyó el carbón con leña y se realizaron las primeras pruebas con petróleo como combustible de las locomotoras.

Gracias al servicio del telégrafo de la estación de tren de Riobamba, el Diario Los Andes publica sobre la situación de la Primera Guerra Mundial. Se establecen trenes diarios entre Riobamba y Durán. Se pide a la Compañía la construcción de una nueva casa de Estación en la ciudad la urbe.

El Diario Los Andes y el Comité Patriótico de Riobamba organizan la manifestación por el ferrocarril, con 6000 personas, ante el cabildo, que se adhiere a la causa.

Se conforma en la urge riobambeña el Comité Patriótico de Jóvenes para apoyar la obra de rectificación de la línea férrea.

Se logra el apoyo de Diputados y Senadores, así como de el Diario El Comercio ante el pedido de rectificación de la vía del tren.

Se integra la gestión del Presidente Baquerizo ante Mr. Dobbie de la Compañía del Ferrocarril para acordar la rectificación de la vía.



1918**

Se publica en el periódico Los Andes el plano de la rectificación de la tan esperada rectificación de San Juan Chico a Riobamba

El Diario *El Deber*, periódico independiente de intereses generales, publica en primera plana como pregunta permanente ¿Cuándo se empieza los trabajos de rectificación de la línea férrea San Juan Chico - Riobamba?

Se asigna presupuesto para el cumplimiento del Decreto (1915) y se inician los trabajos de rectificación de la vía desde San Juan Chico a Riobamba a partir del 08 de julio, con presencia del Presidente y varios magistrados.

En Riobamba se emite la ordenanza para el cambio de nombre de la Plaza Juan Montalvo a Plaza Eloy Alfaro.

1919**

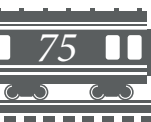
El Municipio de Riobamba sugiere a la Compañía del Ferrocarril construir otro edificio para la Estación.

Los representantes de la provincia de Chimborazo en el Congreso, de la cual es capital Riobamba, consiguen fondos adicionales para los materiales de enrioladura para la obra de rectificación del tren.

Se produce una huelga por parte de los obreros del Ferrocarril por cinco días, que es apoyada por la Confederación de Obreros de Chimborazo que afecta a Riobamba y que se resuelve en Quito, luego de que se traslada una comisión que habla con el Presidente Baquerizo.

El Consejo de Riobamba realiza un agradecimiento al Presidente por la obra de rectificación, que sigue en proceso de avance.

Por medio de un desfile obrero se exige al gobierno nacional la conclusión de la obra del ferrocarril.





José Luis Tamayo (1920-1924)

1920** El nuevo presidente es recibido en la ciudad de Riobamba con un gran desfile, se destaca presencia indígena, se pronuncian vivas a Tamayo, a Riobamba y a la República.

1921 Los sueldos de la Compañía de Ferrocarriles serían autorizado por el gobierno.

1922**

Primera huelga de ferroviarios en reclamo de un seguro médico y compensación familiar en caso de muerte. Se desarrolló una gran manifestación obrera que inicia en Guayaquil es reprimida con violencia, reciben el respaldo de los obreros riobambeños, se paralizan trenes, silencio de los medios de prensa de Quito y Guayaquil, respaldo local mediante el Diario Los Andes.

Enjuiciamiento a dirigentes obreros y censura a la prensa local de Riobamba.

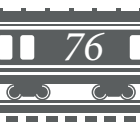
Pasa un tren expreso por la ciudad que anunciaba la reanudación del tráfico ferroviario.

Se realiza una colecta para los familiares de las víctimas de la manifestación obrera.

1923**

El gobierno nacional anuncia la compra del material para la rectificación de la vía San Juan Chico y Riobamba en Bélgica.

Se presenta un diseño de plano para la Estación Riobamba de los hermanos Russo.





Se firma el contrato para la enrielladura de San Juan Chico – Riobamba

Se conforma una asociación de empleados y trabajadores de Ferrocarriles con el nombre de Hermandad Ferroviaria de la vía Guayaquil & Quito (10 de junio).

1924**

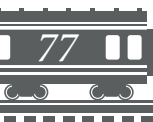
El Departamento de construcciones de la Sociedad Bancaria del Chimborazo intervino en la construcción del nuevo edificio de la Estación del Ferrocarril, realizado por William Alanson Wood. En ese mismo año, la prensa destaca su construcción y de la rectificación de la línea férrea.

Ariba el primer tren que hace uso de la vía directa desde San Juan a Riobamba, con Archer Hartmann Shunk, el nuevo presidente de la Compañía.

En la ciudad de Riobamba se realizan los preparativos de “desfiles, carros alegóricos, corso de flores, concurso de bandas parroquiales” que se suspenden hasta el levantamiento del ramal Luisa por parte de los contratistas.

Se levanta el ramal como compromiso del joven presidente de la Compañía del Ferrocarril, que deposita un pedazo del riel en el Consejo de Riobamba luego de la procesión del riel, para el que la población se dio cita luego de tan larga espera al pedido constante.

Se anuncia que las oficinas y talleres de la Compañía se instalarán en Riobamba que despliega los festejos locales por tres días.





Gonzalo Córdova y Rivera (sep. 1924 – jul. 1925)

1925**

Se inaugura la nueva Estación Ferroviaria en Riobamba.

Se produce en marzo derrumbes y crecientes del Río Chanchán que destruyeron la línea férrea en Bucay y Tixán.

Contrato de adquisición del control nacional del Ferrocarril por la compra de las acciones de la "Inca Company" (13 abril)

Se constituye en Guayaquil la Compañía constructora del Azuay, para el avance en la construcción del Ferrocarril Sibambe – Cuenca, desde el punto Tipococha al Tambo pero se suspende por la revolución miliar del 9 de julio y por Decreto de la nueva Junta, se cancela el contrato.

--- época de vacancia presidencial

1925**

Se coloca una retirada pileta en la Plaza Eloy Alfaro en la ciudad riobambeña.

Los talleres de Alausí se trasladan a Riobamba, que está considerado junto con el de Durán e Ibarra, como los de mayor tamaño a nivel nacional.





Isidro Ayora Cueva (1926-1931)

1926** Se da inicio desde Riobamba al servicio de trenes directos o rápidos entre Guayaquil y Quito.

1927 Asume la Presidencia de The Guayaquil and Quito Railway Co, el ecuatoriano Dn. Manuel Navarro.

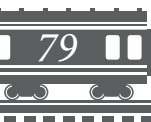
1928**
Se continúa con el anuncio de que las oficinas del ferrocarril de Huigra se establecerán en Riobamba.

Llegan los técnicos Maguire y Ewel de la consultora "Coverdale & Colpitts" para examinar la situación del ferrocarril en todas sus dependencias y emiten un informe, con varias sugerencias, de las cuales se destaca en su plan de mejoras edificios, nuevas oficinas y reparaciones par 10 estaciones.

1930 Llegan las locomotoras inglesas Garratt Nros. 51, 52 y 53, denominadas Eloy Alfaro, Presidente Ayora y Archer Harman.

1931**
Inundaciones del río Chanchán ponen de luto a Huigra, con 178 muertos, todos ellos vinculados con el mantenimiento de la vía.

Manifestación en las calles de la ciudad de Riobamba, con la participación de 10.000 personas, en reclamo del derecho en ser estación central del ferrocarril, con participación prominente de la mujer.





Juan de Dios Martínez Mera (1932 – 1933)

1932 Otra inundación azota a Huigra

--- No se logra establecer el periodo presidencial exacto porque estuvieron por periodos cortos Federico Páez Chiriboga (10 ago. 1937 – 23 oct. 1937); Alberto Enríquez Gallo (23 oct. 1937 - 10 ago. 1938); Manuel María Borrero y González (10 ago. 1938 - 2 dic. 1938) pero se anotan los últimos eventos registrados según Del Pino Martínez (2013) ---

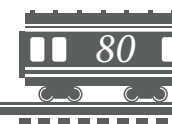
1937** La Empresa de Ferrocarriles compra la casa del señor Nicolás Vélez Guerra, diseñada por Francisco Durini, en las calles Eugenio Espejo y 10 de Agosto.

1938**

Se trasladan desde Huigra las oficinas del ferrocarril para instalarse en Riobamba, en el inmueble Vélez, donde funciona los servicios de telegrafía, radioemisora, Club ferroviario y el Sindicato ferroviario.

Hasta aquí se llega, en base al alcance cronológico de Crespo Ortiz (1933), que fue alimentado con datos de Salgado Asanza (2015), la cronología de Ortiz Arellano (2015) y descripciones de Del Pino Martínez (2013). Queda para una siguiente entrega, el aspecto cronológico desde 1939 hasta el tercer periodo histórico, que abarca el proyecto nacional de la diversidad (1960 – hasta nuestros días).

Durante el periodo histórico de la República del Ecuador conocido como Proyecto Nacional Mestizo (1895-1960), se llevaron a cabo importantes avances en el desarrollo del ferrocarril. Bajo el gobierno de Eloy Alfaro Delgado, se iniciaron trabajos de construcción y se firmaron contratos para la expansión de la red ferroviaria, destacando el involucramiento de la Guayaquil and Quito Railway Company. A lo largo de los años, se realizaron estudios de trazado, enfrentando desafíos climáticos y técnicos, y se alcanzaron hitos significativos como la llegada del tren a Huigra, Sibambe, Alausí, Guamote, Riobamba, Ambato, Latacunga y Quito.



La población de Riobamba en particular luchó por obtener una línea directa del ferrocarril, generando manifestaciones y presiones políticas. Durante los gobiernos de Leonidas Plaza Gutiérrez y Eloy Alfaro, se lograron avances notables, incluyendo la inauguración del ferrocarril en Riobamba una vez rectificada la vía San Juan Chico Riobamba para conexión de línea directa entre Quito y Guayaquil. Estos esfuerzos continuaron bajo el mandato de Isidro Ayora Cueva, con la implementación de trenes rápidos entre las más grandes ciudades del país y con mejoras en la infraestructura ferroviaria. Aunque hubo desafíos y contratiempos, el periodo del Proyecto Nacional Mestizo dejó un legado importante en el desarrollo y expansión del ferrocarril en Ecuador.

2. 2. Distribución geográfica de la red ferroviaria

En relación a la distribución geográfica de la red ferroviaria, que implica según el Reglamento de trenes (1909): “la vía, material rodante (locomotoras, trolleys o carros de mano), señales, servicio telegráfico, las estaciones de tren”, se suman los talleres y edificaciones para las oficinas ferroviarias administrativas y de actividad social. Del Pino Martínez (2013) señala que “se realizaron inversiones inmobiliarias para la adquisición de terrenos y construcción de vivienda para empleados y trabajadores en Quito, Durán, Huigra y Riobamba”.

La importancia de la red ferroviaria según Salvador Mena (2001), García Idrovo (2007) y Del Pino Martínez (2013), fue la ubicación estratégica de las estaciones de tren porque permitieron

el abasto, el descanso de sus trabajadores, así como la conexión y el transporte de pasajeros y mercancías. Así también, la importancia social, económica y política que ha representado siempre la presencia de ferrocarriles en el territorio ecuatoriano. Cada estación ha desempeñado un papel importante en la historia y el desarrollo de las áreas circundantes.

A continuación, se presentan los mapas del Ecuador en los que se distinguen los proyectos ferroviarios que se ejecutaron en el país, abarcando las provincias de Imbabura, Esmeraldas, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Guayas; así también, Santa Elena, Cañar, Azuay, El Oro, Loja, Manabí.

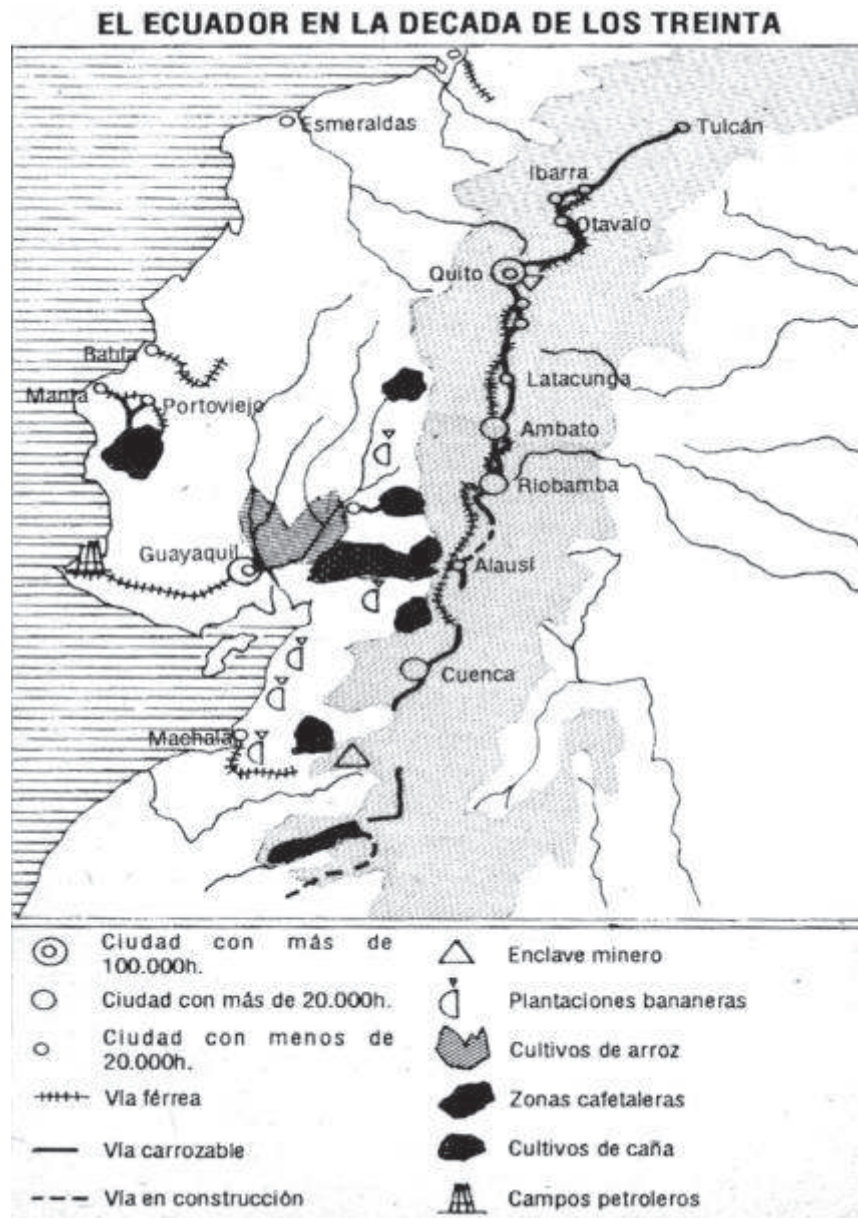


Figura 3. Mapa del Ecuador en la década de los treinta (Paéz Muentes, 2021)



Figura 4. Mapa del Ecuador s/f (Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2014)

Si bien existen mapas de diferentes épocas, algunos los recopila cuidadosamente Del Pino Martínez (2013), la intención en este trabajo es mirar cuidadosamente los detalles de la vía férrea distribuida a nivel nacional de la Figura 3 en contraste con la Figura 4, porque se puede apreciar completo el ramal Ibarra San Lorenzo, al norte izquierdo, pero otros de la región del Litoral ecuatoriano desaparecen.

En la Figura 5 se aprecia una ilustración de la vía Ferrocarril del Sur, publicado en la Revista Nariz del Diablo (1958) que rescata simbólicamente el nombre de la vía y que tiene una carga histórica de gran valía para el país.

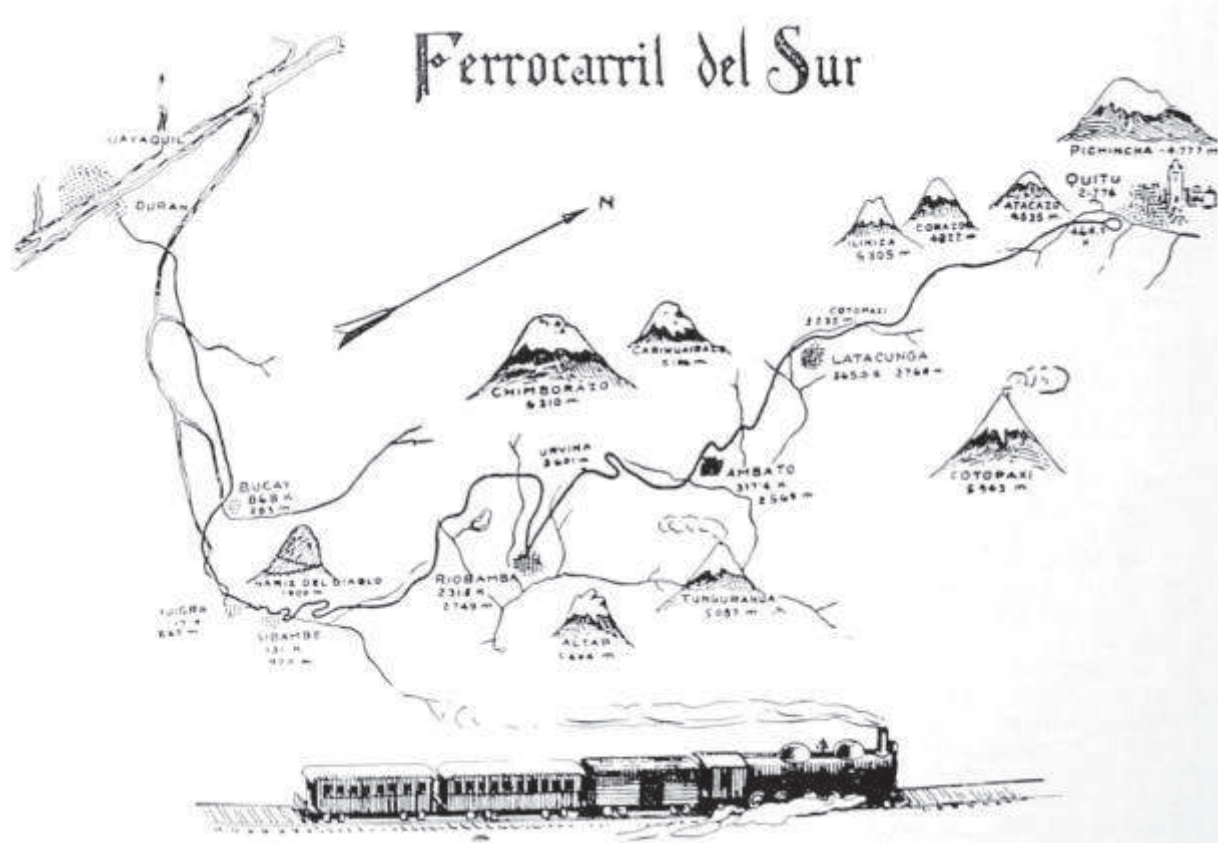


Figura 5. Trazo de la ruta del Ferrocarril del Sur. Revista Nariz del Diablo, Nro. 1958



Finalmente, se recrea la distribución de los datos históricos en la ruta férrea Quito – Guayaquil, en la que enfatizo la ubicación estratégica de Riobamba y por la que sus habitantes, en manos de destacados riobambeños, lograron brindar a la generación actual (2023) una muestra de constancia e inteligencia visionaria reflejada en la Estación de Tren, que es un hito histórico y patrimonial de la urbe Riobambeña.

Destaco el título que Cepeda Astudillo y Ramos Mancheno (2018) distinguen como “El triunfo de Riobamba” en su recopilación del relato realizado por Flor (1924) sobre la rectificación de la línea ferroviaria desde San Juan Chico a Riobamba, que la conectó definitivamente a la escena nacional. En base a estos referentes, se suman los aportes de Crespo Ortiz (1939), Del Pino Martínez (2013) y Ortiz Arellano (2015) para elaborar la Figura 6.



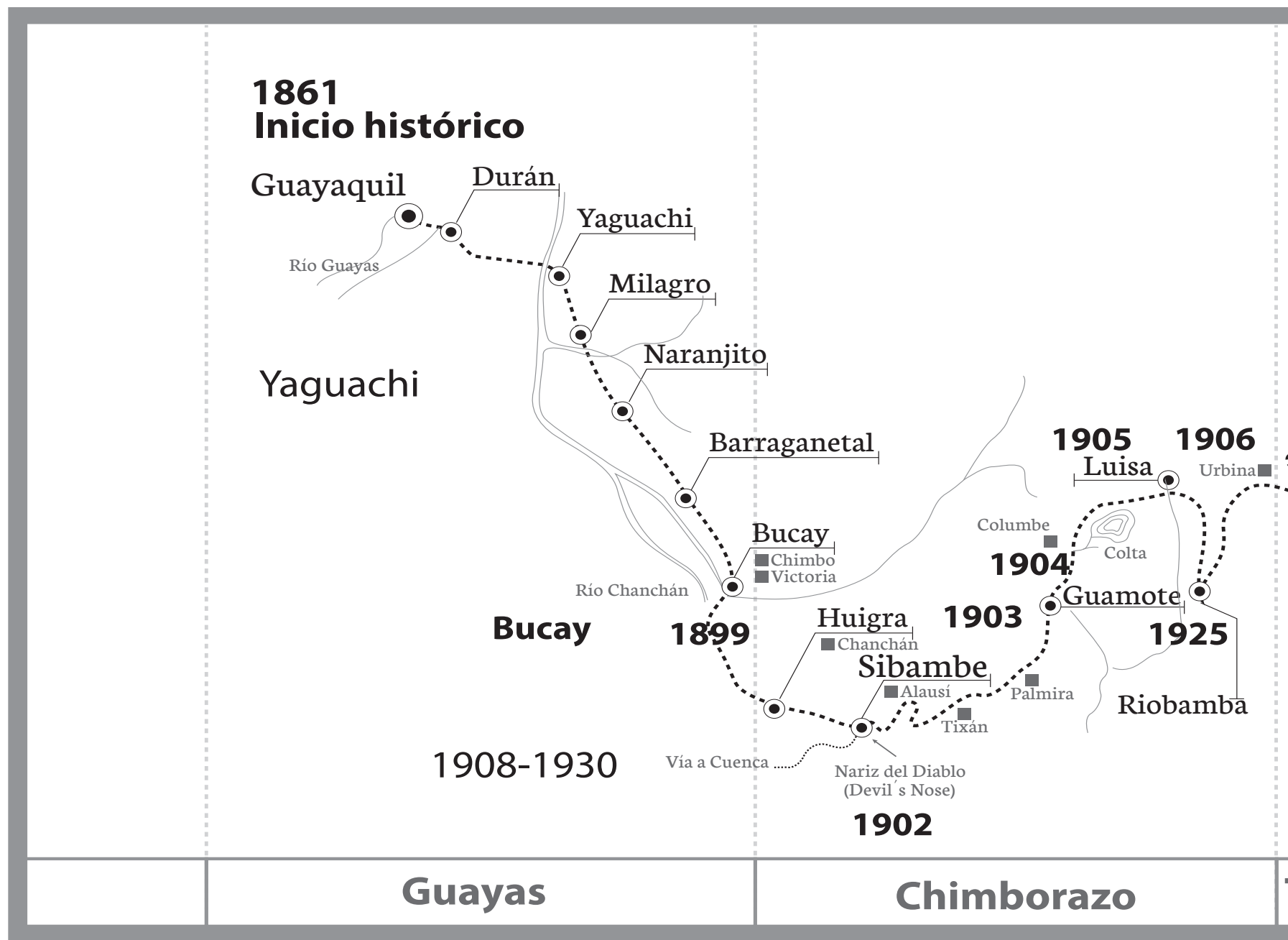
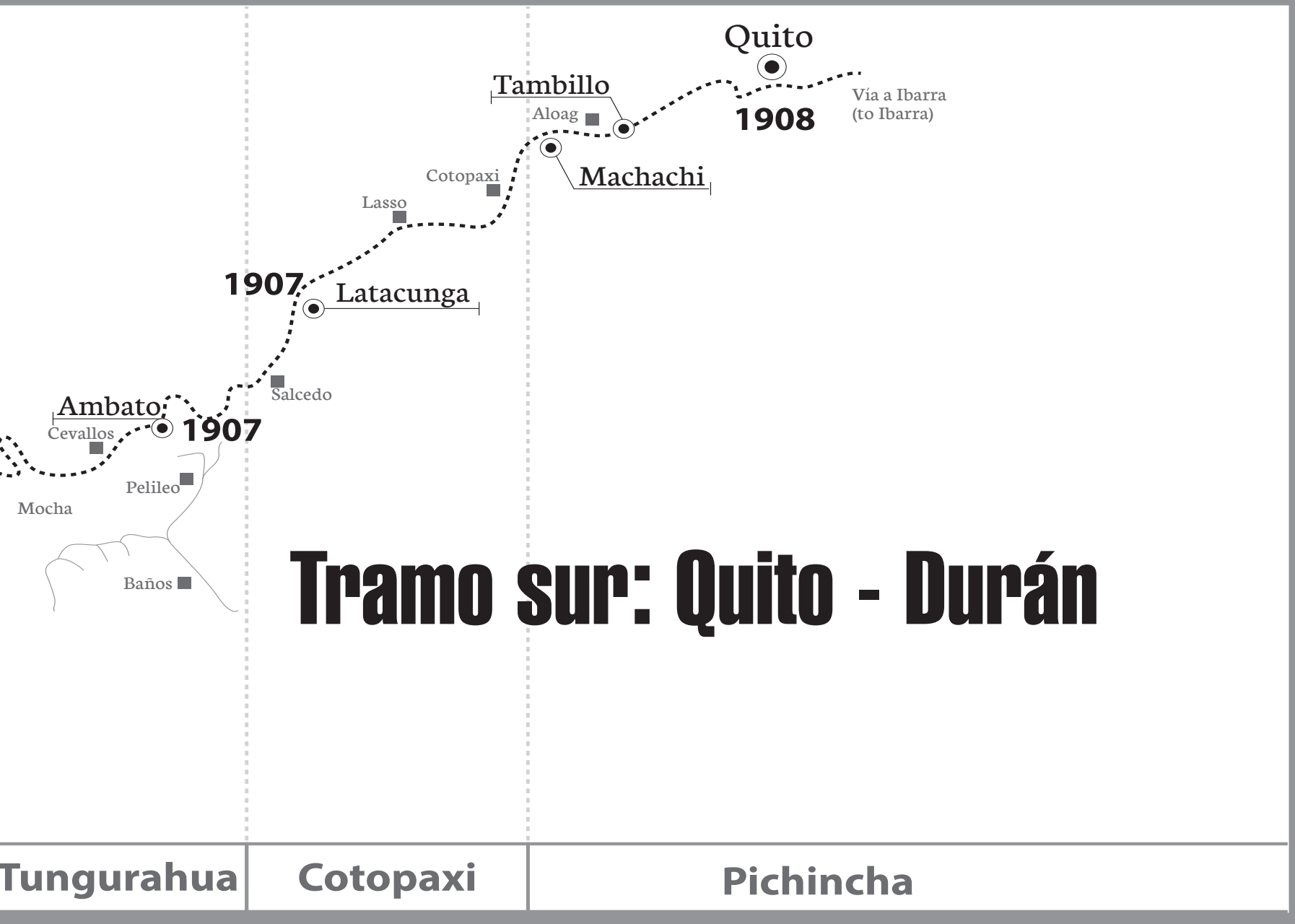


Figura 6. Mapa histórico del Ferrocarril del Sur



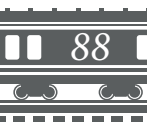
En esta última parte, se dirigirá la mirada al mapa del cantón Riobamba en la Figura 6, su diseño se basa en el Atlas cartográfico del 2015, que realizó el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Riobamba, con el fin de invitar a cada uno, a darle sentido a lo que tenemos en el papel dibujado y cuando miremos las líneas ferroviarias que están por todo el norte de la ciudad.



Figura 7. Mapa de la distribución de líneas férreas en el cantón Riobamba, Ecuador.



En una realidad como la riobambeña, cuando dejó de circular el tren desde el año 2020, el mundo atravesaba la pandemia de Covid-19. La población dejó de sentir el retumbo del piso o paredes en lugares cercanos a la estación de tren, no se escucha más la potente bocina que aceleraba el corazón y no se vio más al tren arribar a la estación, con sus coches de pasajeros. La construcción del espacio ferroviario desde lo cultural, promoverá la sensibilización sobre la importancia histórica, y preservando la memoria colectiva a través de la transmisión de conocimientos y el fortalecimiento del sentido de pertenencia. Estas acciones permiten a la comunidad mantener vivo el valor del tren como recurso patrimonial y mantener un vínculo con su historia y cultura.



3. Las organizaciones sociales del sector ferroviario en Riobamba

Las primeras organizaciones sociales
Gremios, sindicatos y hermandades

Las organizaciones sociales emergen de los tiempos en que la clase trabajadora debía enfrentarse a la poderosa clase empresarial sin intermediarios ni protección (Esparcia, 2015). En el contexto ferroviario, las organizaciones sociales surgieron en respuesta a la necesidad de protección y defensa de los trabajadores, así como con el propósito de unir a los trabajadores y abogar por sus derechos, mejorando así sus condiciones laborales.

3.1. Las primeras organizaciones sociales

A nivel nacional, en 1906 y 1907, se dieron las primeras huelgas por parte de los obreros ferroviarios, en busca de mejoras salariales (Milk, 1997). Con esto se instaló la militancia laboral en otros ámbitos, siendo el ferroviario el pionero.

En Riobamba, se distinguen las tres primeras organizaciones civiles relacionadas al ámbito ferroviario, según la cronología de Ortiz Arellano (2015), la primera denominada **Junta Patriótica del Chimborazo** conformada el 18 de junio de 1905 con el propósito de la defensa de los derechos de Riobamba a una línea directa del ferrocarril. Esta agrupación, constituye el periódico La Defensa. La segunda denominada **Junta Patriótica de los riobambeños residentes en Quito** (Ortiz Arellano, 2015). Y la tercera, autodenominada como el **Comité Patriótico de Jóvenes** conformada en 1917, para apoyar la obra de rectificación de la línea férrea desde San Juan Chico a Riobamba.



3.2. Gremios, sindicatos y hermandades

En este apartado, donde interesan las relaciones laborales y la organización de los trabajadores ferroviarios en Ecuador, se hará un breve abordaje alrededor de las diferencias conceptuales y sociológicas entre gremios, sindicatos y hermandades. Estas formas de asociación tienen una larga historia y han desempeñado un papel fundamental en el reconocimiento de sus derechos laborales para su defensa.

Gremio:

El gremio se ha asociado históricamente con los oficios y las habilidades específicas de un grupo de trabajadores. Según Collins (1990), los gremios se caracterizan por su enfoque en la capacitación, la maestría de habilidades y la regulación del acceso a la profesión. Los gremios fomentan la solidaridad entre los trabajadores del mismo oficio y promueven la protección de sus intereses económicos y profesionales. Su estructura jerárquica y sus rituales internos también refuerzan la identidad y el sentido de pertenencia en la comunidad de trabajadores (Durkheim, 1893).



Na.Diab_78_1932a

Sindicato:

El sindicato, por otro lado, se define como una organización de trabajadores que se unen para promover sus intereses laborales y sociales. Como señala Gamson (1998), su enfoque principal es la negociación colectiva con los empleadores y la representación de los intereses de los trabajadores en el ámbito laboral y político. Los sindicatos se basan en la solidaridad de clase y buscan empoderar a los trabajadores a través de la acción colectiva (Touraine, 1981).

Hermandad:

La hermandad, a diferencia de los gremios y sindicatos, se enfoca en la solidaridad y el apoyo mutuo entre los miembros. Según Pahl (1984), las hermandades están vinculadas por lazos sociales y emocionales, comparten valores y objetivos comunes y brindan apoyo en aspectos más allá del ámbito laboral, como el bienestar social, la ayuda mutua en momentos de dificultades y la promoción de la identidad.

Los gremios

Se centran en la capacitación, el acceso a una profesión y la protección de los intereses económicos y profesionales.



Los sindicatos

Buscan mejorar las condiciones laborales a través de la negociación colectiva y la representación de los trabajadores.



Las hermandades

Se enfocan en la solidaridad y el apoyo mutuo más allá del ámbito laboral.



Figura 8. Gremios sindicatos y hermandades



Se constituye en Riobamba la Confederación Obrera de Chimborazo en 1918 y es considerada como la madre de todas las organizaciones obreriles de la provincia (Castillo Jácome, 1942).

En relación con los frecuentes accidentes de las máquinas a vapor y las muertes de muchos compañeros que varios jubilados recuerdan (Salgado Asanza, 2015), es lo primero que buscan evitar y por esto se llama a la unión del gremio ferroviario.

La primera huelga ferroviaria del 31 de octubre de 1922 se realizó en Guayaquil, en defensa al gremio de trabajadores, esta acción recibe la adhesión de los compañeros de Riobamba, así como el apoyo económico para heridos y para las familias de quienes perdieron la vida (Ortiz Arellano, 2015). Se adhieren en apoyo, la Federación Regional Ecuatoriana de Trabajadores, Sociedad Cosmopolita de Cacahueros, Sociedad Feminista La Aurora (Milk, 1997)

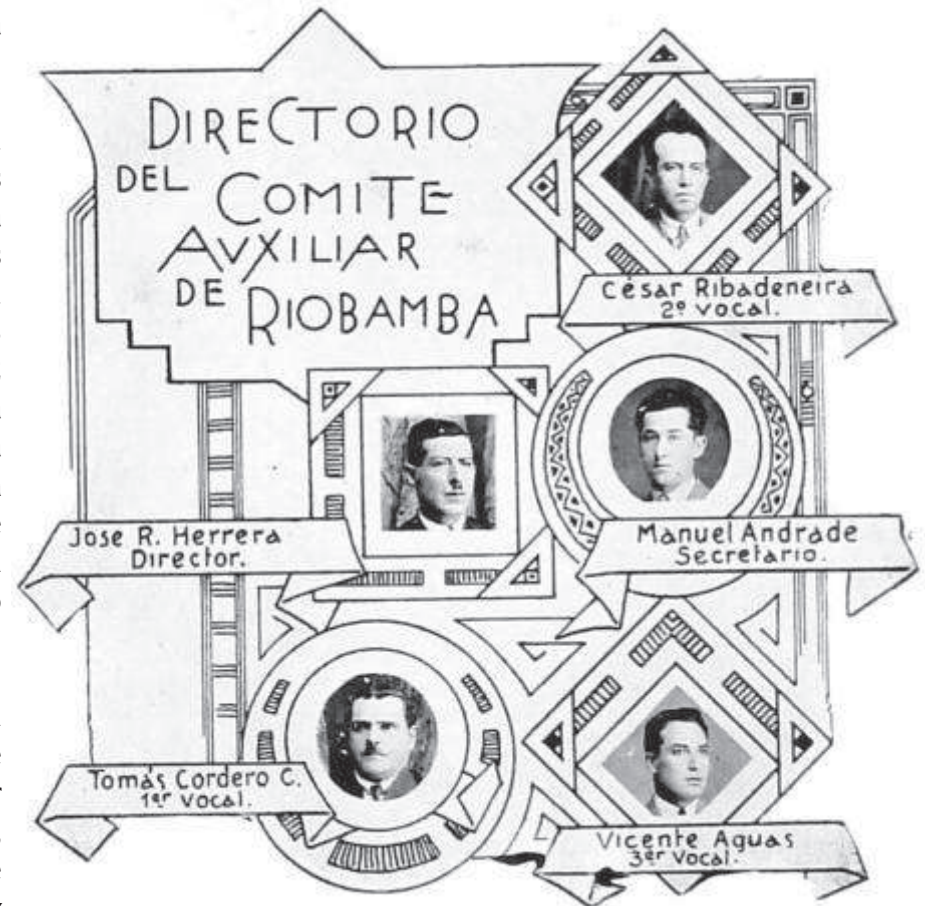
Se reconoce a nivel nacional, el primer sindicato conformado por los trabajadores ferroviarios, se denominó Sindicato ferroviario, donde se negociaba con el Estado. Además, se conformó el

Club ferroviario, del que Castillo Jácome (1942) describe “compuesto por los empleados del Ferrocarril del Sur, cuyas oficinas centrales funcionan en esta localidad” (pag. 358).

La evolución de sindicato a hermandad se debió a que en asuntos de sindicatos debía intervenir el Estado en defensa de los empleados, pero lo más independiente sería la Hermandad que se fundó el 10 de junio del 1923 (Salgado Asanza, 2015) y para 1932 tal era su organización que llegaron a obtener seis casas de alojamiento para sus empleados, las mismas que estaban equipadas con bibliotecas, clubes de recreo y entretenimiento, tanto en Durán, Bucay, Huigra, Riobamba, Ambato y Quito (Del Pino Martínez, 2013).

En 1939 ante el Congreso Nacional se presenta un proyecto que permite convalidar el tiempo de servicio anterior a la expedición de la ley de jubilación, el mismo que se firma en 1941 con The Guayaquil and Quito Railway Company (Salgado Asanza, 2015).

El 21 de febrero de 1952 se fundó mediante Acuerdo Ministerial No. 4271 la Hermandad de Ferroviarios



Na.Diab_78_1932b

Jubilados del Ecuador, con domicilio en Quito, que se encuentra organizada en diez Comités Auxiliares con Sede en Guayaquil, Durán, Bucay, Cuenca, Azogues, Chunchi, Riobamba, Ambato, Quito e Ibarra, con registro ante el Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES). La Hermandad de Ferroviarios Jubilados nace luego de cumplida la tarea laboral, para seguir velando por el bienestar de sus miembros, así como de la empresa de ferrocarriles.

Según Salgado Asanza (2015) se produjeron huelgas sindicales en 1955 en la presidencia de Velasco Ibarra por el retraso de sueldos que debía hacer la empresa que estaba cargo del gobierno y los malos tratos. Se convocan varias organizaciones como: Federación de Ferroviarios, Sindicato ferroviario Guayaquil-Quito-Austral, Comité Local de Alfaro, Comité Local de Guayaquil y Comité Local de Bucay. Se afirma que hubo persecución y que se diluyó el sindicato ferroviario.

En 1972 el escenario es en defensa de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, con Otto Arosemena Gómez en la presidencia, (Salgado Asanza, 2015), la situación de maquinarias, talleres y de bodegas estaban en situación penosa, se logra acordar con el gobierno el apoyo para activar la empresa.

En resumen, la Confederación Obrera de Chimborazo, fundada en Riobamba en 1918, se considera la progenitora de todas las organizaciones obreras de la provincia (Castillo Jácome, 1942). El gremio ferroviario surgió como respuesta a los frecuentes accidentes y muertes relacionados con las máquinas a vapor (Salgado Asanza, 2015), y se unió en la primera huelga ferroviaria en Guayaquil en 1922, recibiendo el respaldo de compañeros en Riobamba y el apoyo económico de diversas organizaciones (Ortiz Arellano, 2015; Milk, 1997). El sindicato ferroviario negociaba con el Estado y dio paso a la formación de la Hermandad en 1923, que

adquirió casas de alojamiento y promovió actividades recreativas en distintas ciudades (Del Pino Martínez, 2013). Se logró la convalidación del tiempo de servicio anterior a la ley de jubilación en 1941 (Salgado Asanza, 2015), y en 1952 se estableció oficialmente la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador, que se organizó en comités auxiliares (Salgado Asanza, 2015; MIES). Hubo huelgas y persecuciones en 1955, y en 1972 se defendió la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, logrando su reactivación (Salgado Asanza, 2015). Estos hitos representan la lucha y la importancia del movimiento obrero ferroviario en Riobamba y Ecuador, defendiendo los derechos laborales y el bienestar de los trabajadores a lo largo del tiempo.





REFERENCIAS SECCIÓN 2

- Abreu Mejías, L. G. & Bernaza Rodríguez, G. J. (2014). Aplicación de las ciencias sociales y humanísticas en la gestión de las organizaciones sociales en el contexto actual latinoamericano (curso 28).. Editorial Universitaria. <https://elibro.net/es/lc/epoch/titulos/71583>
- Ayala Mora, E. (2008). Resumen de historia del Ecuador. (3 a ed.) Biblioteca General de Cultura. Quito – Ecuador. Edita: Corporación Editora Nacional.
- Bermúdez Peña, C. (Comp.) & Rodríguez Pizarro, A. N. (Comp.). (2013). Sujetos sociales, organizaciones, conflicto, intervención social. Programa Editorial Universidad del Valle. <https://elibro.net/es/lc/epoch/titulos/175400>
- Bonavena, P.A. (2009) Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha. Juan Carlos Cena. Buenos Aires. Edición de La nave de los locos y MONAREFA.
- Castillo Jácome, J. (1942) La provincia de Chimborazo en 1942. Riobamba: Talleres gráficos de la Editorial Progreso.
- Cepeda Astudillo, F.; Ramos Mancheno, I. (2018) Riobamba imagen y testimonio. Tomo I. Pifo: Imprenta Mariscal
- Clark, K. (2004). La obra redentora: El ferrocarril y la nación en Ecuador (1895 – 1930) (1a ed.) Quito. Ecuador. Editorial: Empresa de ferrocarriles del Estado. Corporación Editora Nacional.
- Collins, R. (1990). Stratification, emotional energy, and the transient emotions. *American Journal of Sociology*, 95(3), 551-575.
- Crespo Ordóñez, R. (1933) Historia del ferrocarril del Sur Quito. Imprenta Nacional.
- Del Pino Martínez, I. (2013) Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador. Quito – Ecuador. Editorial: Consejo Nacional de Cultura.
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American sociological review*, 48(2), 147-160.
- Durkheim, É. (1893). *The Division of Labor in Society*. New York: Free Press.
- El Comercio (2022) Ferrocarriles pasan a manos del Ministerio de Obras Públicas <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/ferrocarriles-manos-ministerio-obras-publicas.html> Noticia: 05 de enero de 2022 / 22:37
- Esparcia, J. L. (2015). Vías de libertad: historia del Sindicato Ferroviario de CCOO. Delta Publicaciones. <https://elibro.net/es/lc/epoch/titulos/169657>
- Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (2014) Informe de rendición de Cuentas 2014. Quito – Ecuador. Edita: Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública. <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/ley-de-transparencia/>



- Ferrocarriles Ecuatorianos (2009) El ferrocarril ecuatoriano, patrimonio de su pueblo Quito – Ecuador. Edita: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural y la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos.
- Gamson, W. A. (1998). Social movements and collective action. In E. Borgatta & R. J. V. Montgomery (Eds.), *Encyclopedia of sociology* (2nd ed., Vol. 4, pp. 2111-2117). Macmillan Reference USA.
- García Idrovo, G. (2004). El Alma de la matría alauseña (1a ed.) Alausí – Ecuador. Editorial: Ilustre Municipio de Alausí y por el Instituto de investigación histórica y Cultura Popular Nuevo Alausí.
- García Idrovo, G. (2007). Ferrocarril más difícil del mundo (1a ed.) Quito – Ecuador. Editorial: Comisión Nacional Permanente de Conmemoraciones Cívicas.
- Hannan, M. T., & Freeman, J. (1977). The population ecology of organizations. *American Journal of Sociology*, 82(5), 929-964.
- Harman Brainard, E., Robinson Brainard, K. (2007) El ferrocarril en el cielo (2a ed.) Quito – Ecuador. Editorial: Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria, CODEU.
- Instituto de Investigación Histórica y Cultura Popular Nuevo Alausí (2002) Contratos del Ferrocarril Trasandino desde 1897 y descripción de la Línea. Colección Memorias Alauseñas. Tomo 11. Alausí – Ecuador. Edición: Instituto de Investigación Histórica y cultura popular Nuevo Alausí.
- Instituto de Investigación Histórica y Cultura Popular Nuevo Alausí (2002) Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito. Colección Memorias Alauseñas. Tomo 10. Alausí – Ecuador. Edición: Instituto de Investigación Histórica y cultura popular Nuevo Alausí.
- Izurieta Vallejo, D. M.; Miranda Salazar, S.P., Verdugo Bernal, C.M. (2017) El sistema ferroviario como patrimonio cultural en la provincia de Chimborazo - Ecuador / The railway system as cultural heritage in the province of Chimborazo, Ecuador. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.
- Kohon, J. (2011). Más y mejores trenes. Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe. Washington. Estados Unidos. Editorial del Banco Interamericano de Desarrollo
- Kuntz Ficker, S. Zanetti Lecuona, O. & Zegarra, L. F. (2017). Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina.. El Colegio de México. <https://elibro.net/es/lc/epoch/titulos/194975>
- López Londo, V.; Miranda Salazar, S.P.; Cajas Bermeo, C.A.; Maldonado Erazo, C.P. (2020) Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba. Las voces de los actores locales. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Quito: Caracola Editores.
- Maldonado Obregón, A. (1977) Memorias del ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron (1866-1958) Quito – Ecuador. Edición: Empresa de ferrocarriles del Estado. Corporación Editora Nacional.
- Meneses Jurado, M. (2006) Tren al sol/ train to the sun. Travesías a bordo del ferrocarril más difícil del mundo.



- Quito – Ecuador. Editorial: Archivo Histórico Banco Central del Ecuador.
- Milk, R. (1997) Movimiento obrero ecuatoriano: el desafío de la integración. Quito: Pontifica Universidad Católica del Ecuador. Instituto de Investigaciones Económicas.
- Ministerio de Obras Públicas del Ecuador (1904) Informe especial del Ministerio de Obras Públicas sobre el Ferrocarril Trasandino de 1903 y 1904. Quito. Imprenta Nacional.
- Ortega Ortega, Karina Antonella & Pacha Toapanta, Erika Paulina. (2021). Modelo de gestión para la reactivación del sistema de transporte ferroviario en la provincia de Chimborazo. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.
- Ortiz Arellano, C. (2015) Un día como hoy en la historia de Riobamba. Tomo I Cronología. Riobamba: Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión. Núcleo de Chimborazo
- Paéz Muentes, J.A. (2021) Pasado de los ferrocarriles de El Oro Presentación de conferencia, material digital.
- Pahl, R. E. (1984). Divisions of Labour. Oxford: Blackwell.
- Palacio de Gobierno del Ecuador (1909) Reglamento de trenes Quito. Imprenta Nacional
- Pfeffer, J., & Salancik, G. R. (1978). The external control of organizations: A resource dependence perspective. Harper & Row.
- Registro Oficial No. 361 (2008) Acuerdo No. 29 del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural del Ecuador. Quito – Ecuador.
- <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/1588-segundo-suplemento-al-registro-oficial-no-361.html>
- Rojas Vásconez, V., Bravo Silva, C. (1992) Nuestro ferrocarril, pasado presente y futuro (1a ed.) Editora: Empresa de ferrocarriles del Estado. Corporación Editora Nacional.
- Salgado Asanza, CF. (2015) Memoria de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados sobre sus luchas políticas y sindicales sobre el ferrocarril ecuatoriano. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Touraine, A. (1981). The Voice and the Eye: An Analysis of Social Movements. Cambridge University Press.
- Urquiza, A. Urquiza, A. (Il.) & Arnold, M. (Il.). (2014). La organización de las organizaciones sociales: aplicaciones desde perspectivas sistémicas. RIL editores. <https://elibro.net/es/lc/epoch/titulos/67335>
- Vicente de Vera, M.A. (2019) La Nariz del Diablo, el tren que se asoma al abismo. Revista Condé Nast Traveler. <https://www.traveler.es/naturaleza/articulos/nariz-del-diablo-tren-atravesa-los-andes-alausi-ecuador/16040>
- Weber, M. (1922). Economy and Society. Tübingen: Mohr Siebeck.

"Entre la persistencia y el olvido: Páginas dispersas en las memorias del ferrocarril ecuatoriano" desarrolla dos secciones. En la primera titulada "De libros, revistas y canciones: el ferrocarril ecuatoriano y su canon discursivo" se brinda un análisis de la Revista Nariz del Diablo que expone el canon discursivo que ha rodeado al ferrocarril en la historia de Riobamba y el país. Desde las obras clásicas de Alfaro, Crespo Ordóñez y Maldonado Obregón hasta las perspectivas más contemporáneas, el lector puede encontrar un abanico de voces que revelan la importancia y el impacto cultural del patrimonio ferroviario ecuatoriano. Esta sección concluye con poesía y música relacionadas con el ferrocarril, como expresiones artísticas, que capturan la esencia y el espíritu de aquellos tiempos, añadiendo una dimensión emocional y lírica a la narrativa histórica.

La segunda sección del libro, "Territorio y organizaciones sociales en el sector ferroviario del Ecuador: legado organizativo en Riobamba", aborda el impacto del ferrocarril en la configuración territorial y social del Ecuador. Se exponen teorías fundamentales, para comprender las complejas dinámicas sociales que han regido a las organizaciones ferroviarias. Se realiza una mirada detallada con respecto a la temporalidad, a los espacios ferroviarios en Ecuador y a la distribución geográfica de la red ferroviaria. Finaliza, con una visión panorámica y reflexiva alrededor de las organizaciones sociales relacionadas al Ferrocarril del Sur, cuyo epicentro es Riobamba.

Se procura con esta obra una reflexión sobre la relación entre el ferrocarril y el territorio, que revele a cada uno la conexión profunda que tiene la historia ferroviaria en Riobamba y que contribuye a la Red Ferroviaria del Ecuador declarado como "Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico" desde 2008.

Autores:

Sandra Patricia Miranda Salazar, Riobamba, 1979. Ingeniera en ecoturismo (Escuela Superior Politécnica de Chimborazo); Magíster en Ciencias Sociales con mención en desarrollo local y territorial (FLACSO Ecuador) y doctoranda en Ciencias Sociales (Universidad Nacional de La Plata). Se ha desarrollado como profesional, docente e investigadora en el ámbito público, privado y comunitario, tanto en Ecuador y Argentina. Sus áreas de experticia son: turismo comunitario, turismo religioso y patrimonio ferroviario. Actualmente es docente e investigadora junior en la línea de investigación artes, cultura y patrimonio del grupo de investigación "Gestión de los recursos naturales" (GIARN) de la Facultad de Recursos Naturales, en la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo (Ecuador).

Franklin Cepeda Astudillo, Riobamba, 1975. Comunicador Social por la Universidad Central del Ecuador; Magíster en Estudios Latinoamericanos y Doctor en Historia por la Universidad Andina Simón Bolívar; Especialista Universitario en Historia por la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla. Miembro de la Academia Nacional de Historia. Autor y coautor de varios libros y trabajos. Además de su labor como autor, editor y docente, ha participado en eventos culturales y académicos y ha realizado recorridos por varios países de América, Europa y Asia. Actualmente se desempeña como investigador independiente.

