

# EL FERROCARRIL TRANSANDINO DEL ECUADOR CIENTO DIEZ AÑOS DE HISTORIA POSTAL



**Rodrigo Páez Terán**  
(Académico Correspondiente)

## ANTECEDENTES



abriel García Moreno, el visionario gobernante guayaquileño, uno de los forjadores de la nacionalidad ecuatoriana, hombre de sólida formación, de carácter enérgico y de ideas innovadoras, ambicionó como objetivo primordial de su administración para consolidar el país, unir

Costa, Sierra y Oriente, mediante una red de transportación eficiente con carreteras, vías fluviales, ferrocarril, en particular con este último, utilizado por él en sus numerosos desplazamientos europeos.

Quito, la capital del Ecuador, situada a 465 kilómetros de distancia de Guayaquil, el importante puerto marítimo frente al océano Pacífico, durante el siglo XIX, se mantenía aislada por su ubicación geográfica entre las elevadas montañas y los nevados de la cordillera de los Andes; el viaje para hermanar estos dos destinos, a lomo de caballo y de mula, en diligencia, a pie, en canoa por los ríos costeros, representaba una increíble odisea, consumía más de dos semanas de valioso tiempo sorteando dificultades, las lluvias, el pernoctar en precarios e incómodos albergues provincianos y otras situaciones análogas.

La construcción del ferrocarril transandino se inició en 1873, cuando el presidente García Moreno contrató los primeros doce kilómetros de la vía férrea; este esfuerzo se truncó al sacrificarse la valiosa existencia del magistrado, a sus cincuenta y dos años de edad, por el magnicidio perpetrado en contra de él por varios ciudadanos en Quito en 1875, debido a una vil

conspiración política llena de odios, envidias y enemistades.

El gobierno del presidente Plácido Caamaño Gómez, en 1885, retomó los trabajos ferroviarios, pero sin mayores resultados; los contratistas fracasaron a causa de las difíciles condiciones del terreno, del mal clima y en especial por la carencia de experiencia y de suficientes jornaleros para tan duras tareas; en esa época, las faenas para remover tierra, piedras y rocas, picar y peinar laderas, retirar limo, colocar durmientes para la enrielladura ferroviaria, se realizaban a fuerza de sangre, mediante elementales herramientas manuales.

La Comisión Intercontinental Ferrocarrilera, establecida en Washington, D.C., USA, en 1890, conformada por todos los países americanos, intentó concretar un proyecto elaborado por Milton R. Helper, de Saint Louis, Missouri, quien propuso en 1880 ante el Congreso Panamericano, construir un ferrocarril intercontinental para unir las tres Américas, Norte, Central y Sur por la línea de la longitud cien grados. Con este objetivo se contrató, entre otros técnicos, a William F. Shunk, (1830-1907), (*Fig. 1*), natural de Harrisburg, Pennsylvania, conocido por haber construido el ferrocarril elevado de la ciudad de New York, como ingeniero jefe consultor e inspector en el tramo que debería cruzar por Colombia y Ecuador. William Shunk llegó a Guayaquil en abril de 1891, se trasladó de inmediato a Quito e inició las labores de inspección de las posibles zonas por las cuales podría circular la vía férrea; estos estudios cuidadosamente anotados y la experiencia acumulada, servirían de guía, años más tarde, a los hermanos Harman, sus parientes



(Fig. 1) William F. Shunk, retirado en Harrisburg, PA.

políticos, para la construcción del tren transecuatoriano, llamado el ferrocarril del sur.

### ETAPA CONSTRUCTIVA

El 14 de junio de 1897, se firmó el contrato para la construcción del ferrocarril, entre el Gobierno del Ecuador presidido por Eloy Alfaro en su primer mandato y el empresario Archer Harman, quien se comprometía a crear para tal finalidad, una empresa ferroviaria, a la que se denominó *Guayaquil & Quito Railway Com-pany*; se estipuló un plazo de diez años para la conclusión de la obra.

Es importante destacar, que la cláusula catorce de este histórico contrato estableció con claridad que: “El Ferrocarril transportará sin costo toda la *correspondencia postal*. Esto no incluye las *encomiendas postales*”

Entre 1901 y 1905, asumió la primera magistratura del Ecuador, Leónidas Plaza Gutiérrez, camarada y partidario de Eloy Alfaro, quien brindó todas las facilidades a la empresa del ferrocarril; en esta etapa, los trabajos continuaron a buen ritmo, pero con inevitables retrasos de carácter técnico y problemas por falta de liquidez monetaria. En julio de 1905, la primera gran locomotora del ferrocarril llegó a la ciudad de Riobamba, -a mitad de distancia entre Guayaquil y Quito-, recibida con una ceremonia jubilosa, arrastrando los coches de primera y de segunda clases, de color amarillo dorado, con ciento cinco pasajeros procedentes de Guayaquil y de otras poblaciones del trayecto.

El 1 de enero de 1907, Eloy Alfaro fue designado presidente del Ecuador por segunda ocasión, lo cual significó un notable alivio para los constructores por la mutua confianza y amistad mantenida por ambas partes durante más de diez años, favorables circunstancias tanto para el Estado, cuanto para los contratistas.

En Chimbacalle, el barrio de acceso a Quito por el sur, se notó una inusual actividad en la mañana del 25 de junio de 1908, que a partir de ese día sería fecha de recordación gloriosa para la patria; se congregaron ahí comitivas oficiales,

diplomáticos extranjeros, un nutrido público de quiteños y ecuatorianos, milicianos, bandas de música, todos ilusionados por admirar el arribo del primer convoy del tren, que anunció su presencia con el penetrante silbato de la bocina de la locomotora N°/ 8, esa maravilla de la civilización, que por fin ingresó a la capital, tres años después de su llegada a Riobamba y con siete décadas de desfase en relación a otros países (Fig. 2)



(Fig. 2) Llegada del FFCC en 1908 a Chimbacalle.



(Fig. 3) Constructor A. Harman, presidente E. Alfaro y sus Ministros

Aquella meta soñada de consolidar en una década los dos polos de desarrollo del país Quito y Guayaquil, demoró un año adicional a lo originalmente previsto en el contrato pues debió ser el 14 de junio de 1907, retardo causado por los inevitables inconvenientes materiales, financieros, logísticos y políticos, que conllevan los grandes emprendimientos humanos, lo que no fue óbice para los diversos homenajes conmemorativos de tan notable suceso, que representaba un destacado triunfo para el gobierno del presidente Alfaro, para el constructor Harman y para el gabinete ministerial en pleno, quienes posaron felices para la fotografía histórica (Fig. 3) (nota 1)

## EMISIÓN POSTAL

Mediante Decreto Ejecutivo de 11/06/1908 (Registro Oficial 691, de 13/06/1908), firmado por el presidente Eloy Alfaro y los ministros de Correos, César Borja Lavayen (1851-1910) y de Hacienda, Belisario Torres Otoyá (1863-1912), se ordenó la circulación limitada a treinta días, -como se acostumbraba en esa

indicará luego; a la vez, la colonia británica de Cabo de Buena Esperanza, emitió en 1853 sus primeros sellos postales en formato triangular, una primicia universal, impresos por Percy, Bacon & Co., Ltd. (Fig. 5); Siveright, quien sin duda, había utilizado esos sellos en su copiosa correspondencia comercial, sugirió tal diseño para los del ferrocarril del Ecuador, de cuya construcción él era protagonista.



(Fig. 4) Serie postal de 7 viñetas de 1908



época-, a partir del veinte y cinco de junio de 1908, de los siete valores de la serie postal alusiva, lista ya desde 1907, que recordaría a perpetuidad, tan especial efemérides en la vida del país.

Posteriormente, por Decreto de 21/07/1908 (legalizado a los diez meses, publicado en el Registro Oficial 950 de 06/05/1909), se amplió la validez de la utilización de la serie del ferrocarril hasta el nueve de octubre de 1908, es decir un escaso total de cien días.

En los sellos postales impresos en hueco grabado por Waterlow & Sons, Ltd. de Londres, se destacan las efigies de Gabriel García Moreno 2 centavos azul, Eloy Alfaro Delgado 5 cts. rosa, Abelardo Moncayo Jijón 10 cts. ocre, Archer C. Harman 20 cts. verde y sir James Sivewright 50 cts. gris; una locomotora a vapor 1 centavo sepia y un paisaje con jinete, choza y el ferrocarril con el nevado Chimborazo al fondo 1 sucre negro; todos los sellos con la leyenda, República del Ecuador - Correos 1907 (Fig. 4)(nota 2)

La casa impresora escogió un formato nada usual para los sellos postales, el triángulo isóceles, para las viñetas con los retratos de los personajes ligados a la recordación del mayor emprendimiento del país a esa fecha, que influiría de manera definitiva sobre el espíritu, las costumbres, la forma de vida de los ecuatorianos.

Es probable que la decisión de imprimir sellos de forma triangular, se basó en una coincidencia importante; el escocés sir James Sivewright, el gran financista para la construcción del ferrocarril transandino, era persona con marcada influencia en la región de Sud África como se



(Fig. 5) Sello triangular de cuatro peniques de Cabo de Buena Esperanza

## PERSONAJES

Es necesario puntualizar las razones y los justificativos, que determinaron la inclusión de quienes constan en los cinco sellos triangulares.

**Gabriel García Moreno** (1823-1875) – Presidente del Ecuador en dos ocasiones, 1861 a 1865 y 1869 a 1875. Como se indicó antes, él fue el pionero y decisivo promotor que permitiría al país servirse del útil, práctico y novedoso ferrocarril. Recordemos que este notable hombre público, también reformó el sistema postal nacional; por su empeño y esfuerzos, en 1864 y 1865 en su primera administración, se modernizó el Correo, se regularon las tarifas, se utilizaron por primera vez en el Ecuador los sellos postales autoadhesivos, como está claramente indicado en el artículo

*Génesis de una emisión postal ecuatoriana, ACADEMVS*, año XVII, N.º. 20, páginas 63-70, mayo 2016, con textos del mismo autor del presente artículo.

**Eloy Alfaro Delgado** (1842-1912) – Presidente del Ecuador por dos veces: 1895 a 1901 y 1907 a 1911, conocido como el Viejo luchador. En su primera administración, el 14 de junio de 1897, el Congreso nacional ratificó el contrato de construcción del denominado Ferrocarril del Sur. En su segundo período presidencial, arribó a Quito el primer convoy el 25 de junio de 1908; los intensos afanes de Alfaro fueron primordiales y determinantes para convertir en realidad aquellos anhelos de una fácil y rápida conexión entre las diversas provincias ecuatorianas por las que atraviesa la línea férrea. La construcción del ferrocarril sin duda alguna, representa la más importante de las varias obras ejecutadas durante los dos períodos presidenciales de Alfaro Delgado.

**Abelardo Moncayo Jijón** (1847-1917) - Ministro del Interior en la primera presidencia de Alfaro; en 1908, en su condición de presidente de la Cámara del Senado, se encargó del Poder ejecutivo en algunas ocasiones por ausencia de Quito del presidente Alfaro; en su reemplazo asumió las obligaciones inherentes a tan delicada función y respaldó los diversos asuntos ligados a los trabajos ferroviarios.

**Archer C. Harman** (1859-1911) - Constructor del ferrocarril, junto con su hermano menor John Alexander Harman (1865-1907); ambos nacieron en Staunton, Virginia, USA, en el hogar de Asher W. Harman (1830-1895) y Virginia Callaghan (1832-1908). Archer desarrolló todos los esfuerzos, no solo técnicos, sino monetarios, pues conformó varias empresas de carácter financiero, para conseguir los recursos necesarios para este complejo emprendimiento y la posterior operación ferroviaria; tenaz y visionario, no se amilanaba ante dificultad alguna. John A. Harman, (Fig. 6), técnico y diseñador audaz, fue el alma del proceso constructivo y



Fig. 6. El mayor John Alexander Harman.

superó numerosos problemas casi insalvables, surgidos a lo largo del difícil trazado ferroviario, en especial la escarpada “Nariz del Diablo”, mediante el ingenioso artificio del zig-zag, (Fig. 7); los trabajos del tren, realizados a mano desnuda por más de cinco mil



Fig. 7. Trenes en los zigzags de la Nariz del Diablo.

jornaleros jamaquinos, ecuatorianos, puertorriqueños y barbadenses, representaron una obra colosal para aquellos tiempos, cuando las maquinarias modernas del siglo XX no existían aún; la experiencia y las anotaciones realizadas en 1891 en esos terrenos por William F. Shunk su padre político, resultaron de eficaz ayuda para sus empeños.

Sir **James Sivewright** (1848-1916) - Prominente hombre de negocios escocés, cuyo apodo era el de *Caballero Impoluto*. Su primordial interés fue la telegrafía con la que logró importantes éxitos en Sud África; coautor del libro técnico *Textbook in Telegraphy*, publicado en 1876, del que se realizaron más de veinte ediciones. También fue financista, político y estadista. En Sud África, en 1890, en el primer gabinete ministerial del célebre e influyente personaje Cecil James Rhodes (1853-1902), [fundador de Rhodesia], fue designado Comisionado de Obras Públicas y de los Territorios de la Corona, razón por la que se lo conocía como el *Ministro de todos los Talentos*. Incursionó en diversos negocios en Sud África: telégrafos, ferrocarriles, oro, gas. Su principal empresa, en consorcio con Cecil J. Rhodes, la **South African Cold Storage Co.**, obtuvo el contrato para el abastecimiento de carne a los soldados británicos en la guerra anglo-boer (1899-1902). Durante este conflicto armado, Sivewright suministró ambulancias a ambos contendientes y su residencia particular en Cape Town sirvió de hospital. En 1900 regresó a Londres y conoció a Archer Harman; confió de inmediato en el norteamericano, adquirió un importante paquete de nuevas acciones de la **Guayaquil & Quito Railway Co.** y desde ese momento se convirtió en el principal financista de Harman, lo que permitió imprimir un mayor impulso a la construcción del ferrocarril transecuatoriano; es probable que sin los recursos

económicos de este leal, perseverante y decidido financista, los trabajos, hubiesen demorado probablemente una década adicional.

## TIRAJE

Ha sido imposible encontrar la disposición gubernamental, sea Decreto ejecutivo o Acuerdo ministerial, para el contrato de la impresión con Waterloo & Sons, Ltd., de los sellos postales de 1907 del Ferrocarril del Sur, que circularon un año después en 1908, documento fundamental en el cual se indicaría el tiraje pertinente.

Comparando emisiones similares de la época, podemos deducir que la serie conmemorativa recordatoria de la inauguración del ferrocarril, debió tener un tiraje de quinientas mil series aproximadamente. En el Registro Oficial número 1170 de 10/02/1910, se publicó lo siguiente:

### < LICITACIÓN

De orden del Sr. General Presidente de la República expedida en Acuerdo N° 489 el 31 del próximo pasado, y autorizado por la Junta de Hacienda de la provincia de Pichincha, convócase licitadores para la subasta de los Timbres Postales Conmemorativos del Ferrocarril, cuya existencia es la siguiente:

330.029 de a un centavo; 175.117 de dos ctvs.;  
41.264 de cinco ctvs.; 105.104 de diez ctvs.;  
177.310 de veinte ctvs.; 141.860 de cincuenta ctvs.;  
141.057 de un sucre.  
Total: 1.111.940 Timbres – Suman: S/. 266.864,23 (sucres).

La expresada subasta se verificará en la Gobernación de Pichincha, el día jueves 31 de marzo próximo, siendo la primera postura de S/. 15.000 (sucres) ofrecida en Hamburgo.

Quito, febrero 1° de 1910.

El Secretario de la Gobernación.

Alfonso López H.>

Tampoco se ha logrado comprobar la suma total en la que se subastaron los sellos.

De lo anterior se deduce la circulación y la utilización postal efectiva de las siguientes cantidades de sellos de correo en cada denominación:

1 centavo – 169.971 2 centavos – 324.883  
5 centavos – 458.736 10 centavos – 394.896  
20 centavos – 322.690 50 centavos – 358.140  
1 sucre - 358.943

Todos los sellos subastados en 1910, desmonetizados y por tanto sin valor para franqueo postal, sirvieron para alimentar la demanda del mundo del coleccionismo y de la filatelia; consideremos que la temática de ferrocarriles es una de las que mayor cantidad de adeptos congrega; las casas filatélicas de Europa y Norteamérica, las postoras en

la licitación, pudieron negociar con notable éxito y durante varios años estas piezas filatélicas. Los sellos ecuatorianos de hace ciento diez años, por la culminación del anhelado sueño de más de tres décadas de unir la Sierra y la Costa y propender al progreso nacional mediante el ferrocarril, destacan por estar artísticamente diseñados, por su formato triangular novedoso, excepto los faciales de 1 centavo y de 1 sucre que son apaisados, por su coloración sobria y adecuada. Estos sellos conforman la primera serie postal conmemorativa ecuatoriana, cuyas viñetas muestran no solamente efigies de personajes, sino también un paisaje y un vehículo de transporte motorizado, la imponente locomotora a vapor.

## ¿SINO FATAL?

¿Existió algún maleficio perjudicial o sino de fatalidad en la construcción del ferrocarril? Que la Historia se pronuncie. Ingente cantidad de obreros, ecuatorianos, jamaquinos, murieron por accidentes o por enfermedad; y, en cuanto a los ideólogos y constructores, recordemos lo siguiente: los dos presidentes ecuatorianos, sufrieron muertes trágicas: Gabriel García Moreno (06/08/1875) y Eloy Alfaro Delgado (28/01/1912), ambos criminalmente asesinados; los dos constructores perdieron la vida de manera violenta: Archer C. Harman, (09/10/1911) por una caída desde su caballo de nombre “Ecuador”, y, John Alexander Harman, (09/02/1907), posiblemente envenenado en la población de Huigra, [en la que funcionó durante más de diez años el campamento principal de la empresa], en plena labor constructiva de la enrielladura ferroviaria o quizás a causa de la terrible fiebre amarilla, enfermedad mortal en esos años; y, Belisario Torres Otoyá, quien firmó el decreto para la circulación de los sellos postales, también cayó asesinado por odios políticos en Quito (25/01/1912)

## BODAS DE ORO

Para recordar de manera conveniente en 1958 los cincuenta años



(Fig. 8) Presidente Camilo Ponce Enríquez

de la llegada del ferrocarril a Quito, el gobierno del presidente Camilo Ponce Enríquez (1912-1976), (Fig. 8) dispuso mediante Decreto 480 (31/03/1958) publicado en el Registro Oficial 507 (08/05/1958), y suscrito además por el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Sixto Durán-Ballén Cordovez (1921-2016), (Fig. 9), -destacado filatelista, presidente de la Asociación Filatélica Ecuatoriana (1955-1956), y



(Fig. 9) Presidente Sixto Durán-Ballén Cordovez

también presidente de la República (1992-1996)-, que Correos emitiese una serie postal alusiva de tres valores, dos en formato apaisado, de 30 ctvs. color sepia y de 50 ctvs. café-rojizo, que muestran una locomotora a vapor año1906 y una a diesel año1956, en su orden, con tiraje de 500.000 ejemplares y un sello romboidal de valor facial 5 sucres, color chocolate, 200.000 unidades, con

los rostros de los cuatro presidentes ecuatorianos involucrados en la construcción del ferrocarril: García Moreno, Caamaño Gómez, Plaza Gutiérrez y Alfaro Delgado; la serie fue impresa en fotograbado por



(Fig. 10) Serie postal de 3 viñetas de 1958



(Fig. 11) Serie postal de 1 sello y 1 hojita de 2008

Staatsdruckerei, Viena y circuló en Quito desde el 7 de agosto de 1958. (Fig.10) (nota 3)

## CENTENARIO

Cumplido el primer centenario del funcionamiento del ferrocarril transecuatoriano, para celebrar de modo adecuado este suceso fundamental en la vida nacional, Correos del Ecuador emitió una serie postal recordatoria en policromía, impresa en sistema offset por el Instituto Geográfico Militar de Quito y presentada al público en Riobamba el 23/06/2008, compuesta por un sello de US\$0.56 de valor facial (60.000 unidades) y una hoja recuerdo no perforada, 100x70mm, de facial US\$ 5.00 (5.000 ejemplares). La viñeta del sello muestra una locomotora a vapor y la reproducción fiel del sello de 1 centavo de sucre emitido el 25 de junio der 1908, con la misma locomotora, en la temática denominada sello sobre sello. La hoja suvenir, se ilustra con elementos similares y a los costados las efigies de los presidentes ecuatorianos Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro Delgado y la leyenda alusiva al acontecimiento: 100 Años de la Llegada del Ferrocarril Guayaquil-Quito. Esta

emisión se la realizó por Resolución de Correos N°. 094-2008 (20/06/2008), firmada por Diego Terán Dávila, Gerente Ejecutivo de Correos, publicada en el Registro Oficial 383 (17/07/2008). (Fig. 11) (nota 4)

## CONCLUSIÓN

Así termina la apasionante historia postal del extraordinario acontecimiento para la vida económica, social y cultural del país, que significó la implementación y funcionamiento del ferrocarril transecuatoriano. Este relato redactado a los ciento diez años de la inauguración oficial del ferrocarril trasandino, intenta rescatar para las generaciones futuras aquellos sucesos dispersos, pero que se concatenan y conforman un todo y resaltan los múltiples avatares humanos y a sus protagonistas, y, de modo especial, aquellas acciones que influyeron para el engrandecimiento de la nación.

## NOTAS

- 1- Fotografía en Quito, 25/06/1908. sedentes: constructor Archer C. Harman y presidente Eloy Alfaro Delgado. de pie: izqda.-drcha: Ministros: Alfredo Monge Vela, Educación; Belisario Torres Otoya, Hacienda; César Borja Lavayen, Correos; Hipólito Moncayo Yépez, Defensa; William Fox (funcionario del FF.CC); Amalio Puga Salazar, Interior.
- 2- Numeración catálogo Scott: 174/180 – catálogo Yvert/Tellier: 155/161
- 3- Numeración catálogo Scott: 642/644 – catálogo Yvert/Tellier: 641/643
- 4 – Numeración catálogo Scott: 1932/1933

## BIBLIOGRAFÍA

- DIARIO EL COMERCIO, Quito, 1906-1910.
- Harman Brainard, Elizabeth y Robinson Brainard, Katharine: RAILROAD IN THE SKY. 2a. edición, en inglés, publicada por CODEU, Gráficas Iberia, Quito, 2007.
- Ídem – EL FERROCARRIL EN EL CIELO, en español, publicada por CODEU, Gráficas Iberia, Quito, 2007.
- Moncayo Jalil, Leonardo: Presencia histórica de los Moncayo en el Ecuador 1770-1998, tomo I, Editorial Producción Gráfica, Quito, 1999.
- REGISTRO OFICIAL, Quito, 1906-1910; 1958; 2008.
- Sanbrailo, John A.: NO PODEMOS ESCAPAR DE NUESTRA HISTORIA, prefacio de la edición ecuatoriana de El Ferrocarril en el Cielo.



### ECUADOR'S TRANS-ANDEAN RAILROAD – ONE HUNDRED AND TEN YEARS OF POSTAL HISTORY

Rodrigo Páez Terán

In the introduction, the autor reviews the early and recent background about a variety of events, from the end of the 19th and the first decade of the 20th centuries, that influenced the construction of Ecuador's trans-Andean railroad, the country's main project in those years. He then thoroughly analyzes all the details of the commemorative postage stamp issue that circulated from the day the trans-Ecuadorian railroad arrived in Quito, June 25, 1908, a national holiday because of the importance of the modernization of the transportation systems in Ecuador. He also mentions the reason for the inclusion of triangular stamps, the efigy of the planners, the builder and the colossal project's main financier, the difficulty to accurately estimate the print run, and other details of philatelic interest. He questions if there was a sign of fatality in the train's construction, given the tragic end of those who promoted this project. He examines the commemorative postal issues released fifty and a hundred years after the arrival of the first railroad in the Ecuadorian capital. The conclusion is a historical-philosophical reflection about the enormous impact of the railroad construction in life in Ecuador. The work ends with a number of notes and references, both primary and printed.