

HISTORIA DE LAS CARRETERAS DEL ECUADOR, 1930-1960: INFRAESTRUCTURA Y POLÍTICAS DE TRANSPORTES. *

NIGEL CASPA**

doi.org/10.47003/RUHE/12.22.01

Resumen

Este artículo estudia la infraestructura de carreteras y los efectos de las políticas de transporte adoptadas en el Ecuador entre 1930 y 1960. En el inicio del siglo XX, la economía ecuatoriana estuvo caracterizada por la monoexportación y la sensible falta de integración del mercado interno. La recopilación y la sistematización de treinta años de información nos permiten argumentar que el Ecuador no superó sus problemas como país monoexportador en el periodo de estudio. Sin embargo, el problema de integración fue atendido con la construcción de carreteras. El patrón de baja demanda de infraestructura de transporte que caracterizó al Ecuador desde el inicio del periodo republicano fue revertido. Hubo una relación positiva entre la construcción de carreteras y el desarrollo económico, aunque aquella relación no estuvo libre de paradojas. Por otra parte, la implantación de distintos tipos de políticas de transportes a través del tiempo ejerció influencia sobre el Estado y el desarrollo institucional. Además, la ejecución de planes viales terminó estimulando la emergencia de nuevas élites relacionadas con la construcción de carreteras y el comercio automotor.

Palabras clave: Política de transporte, transporte, carreteras, desarrollo económico, Ecuador.

Abstract

This article studies road infrastructure and the effects of transportation policies adopted in Ecuador between 1930 and 1960. At the beginning of the 20th century, the Ecuadorian economy was characterized by mono-exports and a significant lack of integration of the internal market. The compilation and systematization of thirty years of information allows us to argue that Ecuador did not overcome its problems as a mono-exporting country in the period under study. However, the problem of integration was addressed with the construction of highways. The pattern of low demand for transportation infrastructure that characterized Ecuador since the beginning of the republican period was reversed. There was a positive relationship between road construction and economic development, although the relationship was not free of paradoxes. Additionally, the implementation of different types of transport policies over time influenced the state and institutional development. The implementation of road plans eventually stimulated the emergence of new elites related to the road construction and automobile trade.

Keywords: Transportation policy, transportation, highways, economic development, Ecuador.

* Agradezco los comentarios a la primera versión de este documento realizados por Carlos Landázuri, Jacqueline Aimacaña, Rocío Rueda Novoa, Henri Godard y Pablo Ospina. Asimismo, reconozco las valiosas sugerencias y correcciones de los evaluadores anónimos de la Revista Uruguaya de Historia Económica. Los errores y las omisiones involuntarias que persisten son de mi responsabilidad.

** nigel.caspa@gmail.com. Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador. Universidad Mayor de San Andrés, Bolivia

1. INTRODUCCIÓN

Basando el 60 % del total de sus exportaciones en el cacao y con una dotación limitada de infraestructura de transportes, el Ecuador inició el siglo XX reuniendo las condiciones necesarias para convertirse en un ejemplo de los problemas derivados de una economía monoexportadora y de la falta de integración externa e interna (Bértola & Ocampo, 2013; Thorp, 1998). En un periodo en el cual la dotación de ferrocarriles determinó la economía de los países de la región, el caso ecuatoriano se mantuvo marginal. La economía cacaotera estaba articulada a la Costa primordialmente por vías fluviales y no dependía de nuevos caminos ni ferrocarriles. Los pocos caminos existentes eran remanentes de siglos anteriores y el tránsito estaba limitado por los periodos estacionales. Los ferrocarriles se construyeron lentamente, con una carga potencial escasa y orientados a la integración interna.

La histórica baja demanda de infraestructura de transporte en el Ecuador cambió después de la crisis del cacao. Al final de la década de 1920, la economía cacaotera ingresó en una profunda crisis. El fin de la Guerra Mundial, la participación de productores africanos en el mercado de cacao y la difusión de enfermedades en las plantaciones provocaron una crisis de precios y otra de producción. Si en 1915 el cacao representaba tres cuartas partes de las exportaciones, para 1925 equivalía a la mitad y para la década de 1930 a una quinta parte (Chiriboga, 1996; Pineo, 2007). En consecuencia, la crisis estimuló una serie de cambios económicos y sociales bajo influencia de la conflictiva dimensión regional (Maignushca & North, 1991; Thorp, 1991). Las demandas de infraestructura se multiplicaron en la Sierra y en la Costa. Con la difusión del automóvil, las carreteras se convirtieron, rápidamente, en el estandarte de la modernidad y en un eje más de la vida nacional (Caspá, 2020). Hasta el año 1960, el Ecuador definió el 34 % de la estructura de su sistema vial actual. Además, en comparación con otros países andinos, el país pasó de ser el más rezagado en densidad de carreteras a ser el líder en el transcurso de la segunda mitad del siglo XX. A pesar de su evidente relevancia, los detalles de este proceso han recibido poca atención.

Por muchos años, el suministro adecuado de servicios de infraestructura ha sido considerado como un “ingrediente” clave para el desarrollo económico y la infraestructura de transporte ha desempeñado un papel central en aquel proceso (Calderón & Servén, 2011). Las infraestructuras comprenden el conjunto de equipamientos, estructuras y servicios de soporte necesarios para el desarrollo económico de un área determinada (Draper & Herce, 1994). Como infraestructuras destinadas al automóvil, las carreteras se presentaron como una superación de los sistemas guiados (ferrocarriles y tranvías), expresando un nuevo momento de innovación técnica, velocidad y eficiencia; en consecuencia, ocuparon un lugar privilegiado en las políticas estatales de América Latina desde la década de 1920 (Zunino Singh et al., 2021).

Pero las infraestructuras no fueron solo un factor de desarrollo, sino también un instrumento de integración política y administrativa, un activo estratégico militar, una herramienta de política regional, un medio de captación de votos de uso frecuente y una forma de favorecer los intereses de los grupos de presión locales y regionales (Herranz-Loncán, 2008). En general, la historia de la infraestructura de los estados latinoamericanos tiene un alto componente político que aún no se ha estudiado adecuadamente; además, los factores políticos reinaron sobre los procesos de concesión, subsidio y regulación de infraestructura desde el siglo XIX, pero estos siguen siendo poco conocidos (Summerhill, 2006). Es importante señalar que existen tres grandes tipos de políticas de transporte: inversiones en infraestructura, instrumentos de precios y regulaciones (Berg et al., 2017). Ocurre que, desde la década de 1930, fueron las inversiones en carreteras las que marcaron el ritmo y el destino de la política de transportes en el Ecuador.

Los historiadores del transporte terrestre en el Ecuador continental han estudiado la relación entre la geografía, la división regional y los esfuerzos de los regímenes políticos desde el inicio del periodo republicano. Una parte de la literatura clásica ha concentrado su atención en el periodo de la Revolución Liberal (1895-1912) y el proceso de construcción de las primeras vías ferroviarias (Clark, 2008; FONSA, 2008; Miño, 2018; Rueda, 2008). Otros han identificado que las bases de la cultura de la política vial podrían remontarse al periodo Progresista (1875-1895), remarcando la continuidad antes que la ruptura en los proyectos de transporte (Medina, 2019).

Los ferrocarriles son el tema central de la investigación de la historia del transporte ecuatoriano hasta la década de 1930. La literatura ha dado forma a la comprensión del proceso de configuración del

“espacio nacional”. Es decir, la conformación territorial, la circulación de mano de obra y la creación de circuitos de intercambio internos (Clark 2008; Deler 2007). No obstante, algunos estudiosos han comenzado a alejarse de la dimensión nacional y la hegemonía de los caminos de hierro para estudiar los proyectos carreteros locales y regionales que se ejecutaron desde la década de 1920 (Aristizábal, 2017; Kingman et al., 1989; Landázuri Camacho, 2021; Ospina, 2011; Velarde, 2004).

Fue en la década de 1930 cuando las vías para automóviles se convirtieron en la preocupación principal del Estado ecuatoriano en perjuicio de los ferrocarriles (Caspa, 2020; Wiles, 1971). En la década de 1940 se aceleró la ampliación de la red vial, activando un proceso de jerarquización en el seno de la red urbana convertida en nacional (Deler, 2007). El año 1954 se creó una instancia de planificación económica (Junta Nacional de Planificación) que priorizó la construcción de una red de carreteras (Borrero, 2009). No obstante, aún sabemos poco sobre los objetivos y los alcances de los primeros planes viales del Ecuador. Por otra parte, incluso tomando como referentes algunos estudios clásicos de la CEPAL (1954, 1965), existe una sensible falta de series de datos cuantitativos sobre las carreteras durante la primera mitad del siglo XX.

Por una parte, este artículo estudia el desarrollo de la infraestructura del transporte en el Ecuador, en específico las carreteras, entre 1930 y 1960. Informa sobre las condiciones en que se construyeron algunas de las vías principales y recopila los datos cuantitativos disponibles en informes oficiales, postulando información para bases de datos de América Latina. Por otra parte, el artículo analiza el impacto inmediato de las políticas de transporte y su proyección histórica. Este documento contribuye a la literatura especializada en la historia de las carreteras y la historia económica y política del Ecuador. La investigación está basada en documentos de archivo, hemeroteca, telegramas diplomáticos, informes del ministerio de obras públicas e instituciones de planificación, que abarcan los años comprendidos entre 1920 y 1980.

El artículo se desarrolla en cinco secciones. La sección 2 presenta una visión general del desarrollo de la infraestructura del transporte en el Ecuador desde la independencia hasta el fin de la fase ferroviaria. La sección 3 expone las condiciones en las que los ecuatorianos intentaron construir un sistema vial con fondos propios y los problemas institucionales que se confrontaron durante la década de 1930. La sección 4 explica la primera etapa de financiación externa para la ejecución de planes viales (1940-1945), tomando como ejemplo la construcción de la carretera Manta-Quevedo. La sección 5 explica cómo se construyeron las carreteras con financiación externa y rentas propias entre 1945 y 1960. La sección 6 presenta las conclusiones.

2. EL TRANSPORTE DESDE LA INDEPENDENCIA A LA FASE FERROVIARIA, 1830-1930

Después de la independencia (1830), el sistema de transporte terrestre en el Ecuador no varió sustancialmente en comparación con el periodo colonial tardío. El transporte de carga y pasajeros entre la Sierra y la Costa estaba a cargo de agentes especializados denominados arrieros, que utilizaban mulas, caballos y burros; además, la capacidad del tráfico estaba definida por el periodo estacional (Ibarra, 2008). Desde el periodo de posindependencia se presentaron diversas solicitudes de mejora y apertura de caminos de herradura, pero los ingresos nacionales estaban comprometidos con los gastos militares. La lucha por el poder político que caracterizó este periodo impidió que la estructura del gasto del gobierno central del Ecuador variara. El transporte también estuvo condicionado por la geografía del Ecuador, que dividió el país en tres secciones: Costa, Sierra y Oriente amazónico (ver Mapa 1).

Mapa 1. División política y geográfica del Ecuador.



Fuente: U.S. Central Intelligence Agency, 1991.

Aunque los gobernantes hicieron del transporte y la integración una parte fundamental de sus discursos, se puede decir que hasta la mitad del siglo XIX no se hizo ningún esfuerzo concertado para mejorar las rutas de transporte del Ecuador (Wiles, 1971). William Jameson, un botánico escocés que vivió casi medio siglo en Ecuador, informó en 1861 a la *Royal Geographical Society of London* que en “treinta años no hubo mejora social o financiera significativa”. Como prueba de ello, apuntaba que no se había abierto ningún camino permanente de la Sierra a la Costa y que las vías existentes no habían sido siquiera reparadas, provocando prácticamente la suspensión del comercio entre Guayaquil y Quito por casi seis meses anualmente (Jameson, 1861).

Las ideas para mejorar las vías de transporte en el Ecuador encontraron cierto respaldo estatal desde 1861, bajo el régimen del presidente conservador Gabriel García Moreno. El objetivo consistía en crear un sistema coordinado (caminos, ferrocarril y vías fluviales) para unir Quito con Guayaquil. El siguiente periodo político conocido como la era del Progresismo (1883-1895), una alternativa intermedia entre liberales y conservadores, intentó continuar con el plan de Moreno, pero la inestabilidad política y las pocas oportunidades de financiamiento impidieron un avance físico sustancial.

Fue durante el segundo periodo presidencial de García Moreno (1869-1875) cuando inició formalmente la primera fase ferrocarrilera ecuatoriana. El proyecto retomaba el objetivo de unir Quito y Guayaquil en tres etapas: la carretera Quito-Sibambe, el ferrocarril Sibambe-Yaguachi y un tramo por río en barco de vapor de Yaguachi a Guayaquil (Medina, 2019). El ferrocarril de Yaguachi comenzó a construirse el año 1872 mediante concesión a agentes privados. El reto técnico de la obra se tradujo en constantes modificaciones a los planes, múltiples contratos de concesión y poco avance de obras.

Después de 27 años de construcción, el presidente Antonio Flores Jijón (1888-1892) lamentó el limitado efecto de los planes viales. Flores creía que “con menos fiebre de ferrocarriles, hubiera tenido a tiempo buenos caminos de herradura” (citado en Wiles, 1971). Como efecto de esta primera desilusión

por los ferrocarriles, se terminó mejorando un viejo camino que conectaba Guayaquil con la Sierra, que se conoció como la Vía Flores. Al final del siglo XIX, solo había dos variantes para conectar Quito con Guayaquil a través de un viaje que podía durar un par de semanas (ver Mapa 2). Los “ejes viales” construidos desde 1860 terminaron privilegiando la comunicación de la Sierra central con la Costa en perjuicio del comercio e intercambio mercantil con la Sierra Norte y la Sierra Sur (Ibarra, 2008).

Mapa 2. Caminos de Guayaquil a Quito, 1890



Fuente: Monnier, 1890.

Fue en el periodo liberal de 1895-1912, cuando el ferrocarril se convirtió en la “columna vertebral en el debate político ecuatoriano y definió las tendencias más importantes de la época” (Ayala Mora, 1985, p. 218). El periodo coincidió con el segundo *boom* del cacao, como efecto de la ampliación del mercado internacional durante la primera era exportadora en América Latina. El centro de operaciones fue Guayaquil y su creciente *hinterland* cacaotero (Pineo, 1994). Fue entonces que se buscó traducir la exportación de las “pepas de oro” en “caminos de hierro” y se promovieron múltiples proyectos en las tres regiones del Ecuador (Costa, Sierra y Oriente). Presupuestos ajustados, crisis de financiamiento, limitaciones técnicas, contratistas poco experimentados, rebeliones y regionalismos, obstaculizaron los proyectos y muchos de ellos fracasaron. En este periodo se inauguraron solo dos líneas: Puerto Bolívar-Pasaje (25 km) y Guayaquil-Quito (452 km), que equivalen al 43 % de todas las líneas que se construirían en el Ecuador.

El Ecuador construyó el 80 % (922 km) de sus ferrocarriles en poco más de medio siglo (1872-1930). Los ferrocarriles restantes (243 km) se construyeron hasta el año 1965, cuando algunas líneas ya habían ingresado en una crisis irreversible o habían desaparecido (ver

Cuadro 1). En contraste con otros países, los ferrocarriles ecuatorianos sirvieron para lograr la integración interna antes que articular la economía con el mercado exterior. Ninguna línea fue pensada para conectar el Ecuador con los países vecinos. La carga consistía básicamente en productos agrícolas. El transporte de pasajeros fue siempre importante, llegando a representar tres cuartas partes del tráfico de pasajeros en vísperas de la Segunda Guerra Mundial (Deler, 2007).

Cuadro 1. Ferrocarriles del Ecuador

Ferrocarril	Extensión (km)	Inauguración (año)	Cierre (año)
Puerto Bolívar-Pasaje	25	1903	1971
Guayaquil-Quito	464	1908	activo
Bahía-Chone	78	1911	1966
Puerto Bolívar-Río Amarillo	101	1919	1971
Manta-Santa Ana	60	1914	1966
Ambato-Pelileo	34	1918	1933
Guayaquil-Salinas	160	1930	1954
Quito-Ibarra-San Lorenzo	173	1957	1998*
Sibambe-Cuenca	70	1965	1993
Total	1165		

Fuente: Ecuador, 1932; Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, 1968; Long, 1927.

* Secciones rehabilitadas desde el año 2007.

Aunque algunos ferrocarriles fueron abandonados y desmontados al cerrar sus operaciones, otros mantuvieron (y mantienen) secciones ocupadas en actividades económicas de pequeña escala y el turismo. Actualmente, los ferrocarriles ecuatorianos no registran movimiento de carga, pero entre 2007 y 2020 han transportado un promedio anual de 130.000 pasajeros. Los tramos Alausí-Sibambe (47,6 %) y Quito-El Boliche-Machachi (19,1 %) son los más importantes (CAF, 2020). Por ahora no hay series de explotación de larga duración de los ferrocarriles del Ecuador.

3. CARRETERAS Y CRISIS FINANCIERA (1930-1939)

A mediados de la década de 1920, el Ecuador tenía una población de 1.3 millones de habitantes, 560 km de carreteras y alrededor de 800 automóviles en circulación (ver Cuadro 2 y 3). El país no tenía un plan vial definido. Los pocos caminos existentes fueron construidos por las Juntas Especiales, los regimientos militares, los Municipios y las Gobernaciones de provincia en coordinación con la Dirección General de Obras Públicas (DGOP). Algunas empresas mineras y petroleras también comenzaron a construir caminos según las demandas de sus operaciones. Muchas veces, el trabajo de construcción y mantenimiento de caminos consistía en la organización de *mingas* o trabajos colectivos. Aunque, formalmente, el mantenimiento quedaba a cargo de las gobernaciones, existían demasiados conflictos para establecer la responsabilidad sobre las vías interprovinciales, derivando en el deterioro progresivo de amplias secciones camineras.

Durante el primer tercio del siglo XX en el Ecuador se empezaban más carreteras de las que se podían acabar. La sobrevivencia política dependía del transporte. El costo político de negar cualquier iniciativa regional era demasiado grande para ser asumido por autoridades locales y nacionales. Entonces, la DGOP estaba limitada a resolver las consultas que sometían a su criterio las Juntas o entidades especiales. Las funciones ejecutivas de la dirección estaban limitadas y poseía poca autoridad para imponer sus decisiones. Por ejemplo, en 1926, la provincia de Manabí se independizó a nivel ejecutivo, creando su propia Junta de Obras Públicas con rentas propias (Casper, 2020). En algunas circunstancias las *mingas* proyectaron sus propios planes viales y en los hechos se impusieron sobre los planes estatales por su impacto económico y social, como el caso de la Carretera Oriental del Carchi (Provincia de Carchi) que fue construida entre 1927 y 1936 (Landázuri Camacho, 2021).

Cuadro 2. Extensión de carreteras en el Ecuador, 1925-1990 (kilómetros)

Año	Asfaltado	Afirmado	Verano	Total	Año	Asfaltado	Afirmado	Verano	Total
1925	-	440	120	560	1956	631	4.896	4.500	10.027
1929	-	-	-	3.312	1958	650	8.726	1.440	10.816
1930	-	-	-	3.578	1963	1.052	7.361	7.211	15.624
1935	-	2.295	3.093	5.388	1970	2.862	8.150	11.680	22.692
1940	-	2.940	3.281	6.221	1976	3.784	10.483	13.951	28.218
1944	-	3.969	3.592	7.561	1978	4.432	12.767	16.677	33.876
1948	-	4.698	3.932	8.630	1980	5.962	12.200	16.478	34.640
1952	-	5.483	4.382	9.865	1984	6.000	15.000	16.297	37.297
1953	-	-	-	9.656	1990	-	-	-	43.000

Fuente: Caspa 2020; MOxLAD Database 2021.

Cuadro 3. Parque automotor en el Ecuador, 1923-1990 (miles)

Año	Pasajeros	Carga	Total	Año	Pasajeros	Carga	Total
1923	-	-	0.6	1964	14	18	32
1925	-	-	0.8	1965	17	21	38
1927	-	-	1.3	1966	19	22	41
1928	1.3	0.6	1.9	1967	22	25	47
1929	1.6	0.6	2.2	1968	22	28	50
1930	1.4	1	2.4	1969	25	31	56
1938	1.3	1.2	2.5	1970	-	-	82.2
1939	1.3	1.4	2.7	1971	-	-	91.0
1940	1.8	1.8	3.6	1972	-	-	100.0
1941	2.0	2.1	4.1	1973	-	-	114.1
1942	2.1	2	4.1	1974	-	-	139.2
1947	4.3	3.2	7.5	1975	-	-	168.0
1948	2.7	4.8	7.5	1976	-	-	184.2
1949	3.4	6.4	9.8	1977	-	-	223.4
1951	4.0	8.1	12.1	1978	-	-	247.2
1952	4.9	11	15.9	1979	-	-	265.0
1953	4.7	12	16.7	1980	-	-	298.1
1954	5.3	14	19.3	1981	99	159	258
1955	5.8	15	20.8	1982	102	177	279
1956	6.3	16	22.3	1983	120	180	297
1957	6.3	15	21.3	1984	121	176	242
1958	7.3	17	24.3	1985	136	185	321
1959	8.5	18	26.5	1986	141	188	329
1960	9.3	19	28.3	1987	146	190	398
1961	11	20	31	1988	176	222	352
1962	11	20	31	1989	166	207	373
1963	11.5	20	31.5	1990	165.6	207.3	372.9

Fuente: Caspa 2020; MOxLAD Database 2021.

El 9 de julio de 1925, un golpe militar apartó del gobierno a la elite oligárquica bancaria y agroexportadora de Guayaquil y se conformó una Junta Provisional de Gobierno. El evento sería recordado como la *Revolución Juliana* y, mientras duró, se hicieron varias reformas políticas y económicas, incluyendo un reajuste al sistema monetario y financiero (Paz y Miño Cepeda, 2012). En este periodo, se modeló el Banco Central del Ecuador (1927) bajo la supervisión de la Misión Kemmerer. Paralelamente, se inauguró una “verdadera campaña vial en lo que respecta al trabajo de caminos carrozables” (Miño Terán, 1942). En los hechos, la campaña vial terminó siendo un proceso de rehabilitación y ampliación de los antiguos caminos que conectaban las ciudades de la Sierra. Entre 1925 y 1930, se abrió la carretera Rumichaca-Babahoyo al tráfico vehicular, conectando la frontera colombiana con el sistema fluvial de la provincia del Guayas. Posteriormente, esta vía sería parte esencial de la sección de la Carretera Panamericana en el Ecuador.

Hasta 1930, según el Ministro de Obras Públicas Jerónimo Avilés Aguirre, el Ecuador había producido una “serie de ferrocarriles y carreteras inconclusas” y las regiones estaban cruzadas por ferrocarriles que hacían sus “recorridos casi sin carga ni pasajeros” (Ecuador, 1932). El ferrocarril Guayaquil-Quito, la línea principal del país que fue inaugurada en 1908, tuvo un crecimiento regular de tráfico entre 1910 y 1930 con impacto sobre el mercado interno antes que el externo. Ocurre que el cacao y el café, que equivalían el 55% de las exportaciones, representaban el 1.5% de tonelaje total transportado en aquella línea (Deler 1994, 2007). El ferrocarril no solo había llegado tarde, sino que su mantenimiento se volvió insostenible en un periodo relativamente corto.

La crisis financiera de 1929 y la devaluación de la moneda corriente doméstica ecuatoriana, después de que Gran Bretaña abandonara el patrón oro, pusieron fecha de expiración a la *Revolución Juliana*. Las reservas legales de oro cayeron por debajo del 50 % en diciembre de 1931 (Paredes, 2018). Entonces, la elite costeña puso en el poder a Alfredo Baquerizo Moreno, quien procedió a descartar el patrón oro, la moneda fue devaluada, se suspendió el pago de la deuda externa y se solicitaron préstamos al Banco Central (Thorp, 1991).

La estrategia de préstamos del Banco Central, muchos de ellos forzados, fueron la base para la promoción de nuevos planes viales. Que el Banco Central, recientemente fundado, realizara préstamos al gobierno para promover la construcción de carreteras es un fenómeno destacable para la década de 1930, ya que esto no ocurrió en otros países de la región con excepción de Bolivia (Contreras, 2018). Por otra parte, este periodo estuvo caracterizado por una campaña contra la “fiebre por ferrocarriles” que caracterizó la política de transporte del Ecuador. Las críticas estaban encabezadas por el Sindicato de Técnicos Civiles, quienes sugerían optar por la construcción de carreteras (Villacreces, 1931).

Entre 1931 y 1932 se detuvieron todas las construcciones ferroviarias en el Ecuador, con excepción de la línea de Quito-San Lorenzo. Por otra parte, el crédito externo estaba suspendido porque el país figuraba como garante de la deuda en mora de la empresa que administraba la línea Guayaquil-Quito. Entonces, se determinó la creación de un Consejo Nacional de Ferrocarriles (1933) para centralizar la administración de todas las líneas y dotar de autonomía a este ramo. Esta entidad se convertiría en la Junta Directiva de los Ferrocarriles (1935) y luego en la Dirección General de Ferrocarriles (1937).

El 1 de septiembre de 1934, José María Velasco Ibarra asumió la presidencia de Ecuador. Velasco Ibarra fue presidente en cinco ocasiones (1934-35; 1944-47; 1952-56; 1960-61 y 1968-1972), fue derrocado por golpes de estado en cuatro oportunidades y terminó solo un mandato (1952-56). El primer velasquismo es recordado como el primer movimiento político populista ecuatoriano (Cueva, 1970; Hurtado, 1981) y también debería considerarse como el régimen que inició una transición de la política de transportes. Aunque la administración de Velasco Ibarra defendía públicamente la construcción de ferrocarriles, en la práctica puso en pausa los proyectos ferroviarios y se concentró en la apertura de nuevas carreteras. Se postuló un plan vial de 2 millones de sucres financiados por el Banco Central, cuya ejecución dependería de la coordinación del ministerio con las Juntas provinciales (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Agricultura y Fomento, 1935). No obstante, la crisis financiera heredada persistió y la escasez de moneda circulante provocó dificultades en el pago de la mano de obra y la mora en el pago a los proveedores. La gravedad de la crisis combinada se expresó en el golpe militar de 1935.

Los siguientes gobiernos plantearon el Plan General de Obras Públicas de 1937 con un costo de 180 millones de sucres, nuevamente financiado con empréstitos del Banco Central. Se hicieron una serie

de contratos infructuosos, ya sea por falta de fondos o por el hecho de que las empresas no cumplieron con sus obligaciones. Para el año 1938, todos los ferrocarriles ecuatorianos trabajaban a pérdida y algunos estaban paralizados. Entonces, el año 1939 se diseñó un plan vial quinquenal exclusivamente de carreteras. El plan estaba condicionado a la posibilidad de acceso a financiación externa, que establecía la prioridad de vías y estimaba un costo cercano a los 46 millones de sucres o 840.000 dólares. Este plan fue la evidencia del giro definitivo en la política de transportes. Los objetivos se diversificaron. Por una parte, el interés por una red de carreteras desplazó al sueño de un país integrado por caminos de hierro. Por otra, más allá de unir Quito con Guayaquil, se buscó con más ahínco conectar la Sierra norte y central con las costas de las provincias de Esmeraldas y Manabí (ver Cuadro 4).

Cuadro 4. Plan vial del Ecuador, 1939

	Carretera	Costo aprox. (en sucres)
1	Quito-Santo Domingo	1.875.000
2	Santo Domingo-Chone	11.430.000
3	Santo Domingo-Quinindé	3.555.000
4	Quinindé-Esmeraldas	5.380.000
5	Guamate-Alausí-Guasuntos	860.000
6	Guasuntos-Tambo	3.555.000
7	Guayaquil-Portoviejo	10.700.000
8	Manta-Montecristi-Portoviejo-Chone	5.550.000
9	San Miguel-Balzapamba-Babahoyo	3.000.000
	Total	45.855.000

Fuente: Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Minas y Comunicaciones, 1939.

El problema histórico del desarrollo de la infraestructura del transporte en Ecuador, hasta el año 1939, estuvo caracterizado por un limitado presupuesto, la falta de fuentes de financiación (externa e interna) y las dificultades para diferenciar los ramos de ferrocarriles y carreteras que demandaban cierto grado de autonomía. El Ecuador cerró la década de 1930 con alrededor de 2 millones de habitantes y 2.700 automóviles, que circulaban sobre 6 mil kilómetros de carreteras sin asfaltar.

4. CARRETERAS CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, 1940-1945

Las negociaciones para obtener financiación externa para obras de infraestructura en el Ecuador se iniciaron durante un periodo convulsionado. En el contexto local, las huelgas a nivel nacional en respuesta a la promulgación de leyes antipopulares y la severa represión hacia ellas produjeron el descontento generalizado. La muerte del presidente ecuatoriano y el inicio de un conflicto bélico con el Perú también afectarían los ritmos y las decisiones de las negociaciones. En el contexto internacional, Estados Unidos analizaba su ingreso a la guerra mundial y diseñaba una agenda geopolítica que determinaría sus actitudes con los vecinos del Sur.

Las noticias de la ayuda económica estadounidense a Brasil animaron al presidente ecuatoriano, Aurelio Mosquera Narváez, a solicitar un trato similar. El primer acercamiento se hizo a través del embajador estadounidense, Boaz Long, el 31 de marzo de 1939. Por su parte, Estados Unidos envió una serie de misiones técnicas para conocer la situación del Ecuador. Harry Pendleton, ingeniero asociado del *Bureau of Public Roads*, llegó a Quito en junio de 1939 para levantar un informe de la situación del transporte carretero y diseñar las directrices básicas para un nuevo plan vial. En septiembre, el economista Frank Whitson Fetter se encargó de evaluar la economía financiera y asesorar al Banco Central. Antes de acabar el año, los científicos Atherton Lee y Charles L. Luedtke arribaron para hacer un balance del potencial agrícola del Ecuador. En suma, se vio un “avalancha de científicos para el desarrollo de las materias primas” (Cuvi, 2009).

El fallecimiento del presidente Mosquera Narváez (1939) puso un freno al proceso de negociación. Después del interinato de Andrés F. Córdova, el presidente Carlos Arroyo del Río (1940-1944) retomó

la labor. Para 1940, los objetivos mudaron del interés de mejorar aspectos de la economía ecuatoriana a la aspiración del fortalecimiento de la defensa militar. Esto se explica por la escalada de tensión en las relaciones fronterizas entre Ecuador y Perú, que terminó en un conflicto armado durante el mes de julio de 1941 y que significó la cesión de territorio a favor del bando peruano en 1942 (Tobar Donoso, 1982). Estados Unidos, por su parte, descartó cualquier solicitud que implicara fomentar una carrera armamentística en Sudamérica.

Las negociaciones para la financiación de infraestructura se reanudaron después del ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial (diciembre, 1941) y la ruptura de relaciones de Ecuador con el Eje. En la mesa de diálogo estaba el proyecto estratégico de la Carretera Panamericana, que se había convertido rápidamente en una “ruta de guerra” (Rutkow, 2019). Ecuador formó parte de esta línea de defensa de asfalto continental. Además, Galápagos que ya era un centro científico estadounidense, terminó alojando una base militar para resguardar el Canal de Panamá (Hennessy, 2019; Quiroga, 2016).

En el contexto de la economía de guerra, los agentes estadounidenses advirtieron al presidente Arroyo del Río que, “con toda probabilidad, sería muy difícil obtener materiales y maquinaria para estos proyectos en los Estados Unidos durante la emergencia” (FRUS 1942: 392). La advertencia se cumplió y se limitó el desempeño financiero de los empréstitos en los siguientes años. De esta manera, se superó la fase de negociaciones y se llegó a la fase de diseño de planes viales con financiamiento externo.

Los avances de créditos del Eximbank estadounidense para obras públicas empezaron a desembolsarse en 1942 y estaban orientados a las obras sanitarias de Guayaquil y Quito, la rehabilitación de la Provincia de El Oro y la Carretera Panamericana. A estos fondos se añadían los créditos para asuntos agrícolas, que determinaron la creación de la Corporación Ecuatoriana de Fomento en junio de 1942, junto a las estaciones experimentales agrícolas (Cuvi, 2009). Los informes del ingeniero Harry P. Hart fueron la base técnica para el desembolso de fondos para carreteras.

En la primera etapa, el Eximbank ejerció su influencia para contratar empresas estadounidenses en las obras de infraestructura en todo el Ecuador¹. Cuatro de esas constructoras se adjudicaron los contratos de carreteras, pero la mayoría de ellas no lograrían cumplir sus compromisos (ver Cuadro 5).

Cuadro 5. Empresas constructoras estadounidenses y las carreteras en el Ecuador, 1940-1958

Empresa	Obras adjudicadas
Ambursen Engineering	Cuenca-Loja (1942-1945, incompleto) Manta-Quevedo (1942-1945, incompleto)
J. A. Jones	Riobamba-Guamote-Tambo (1945-1950) Manta-Quevedo (1953-1958) Jipijapa-Montecristi (1945-1950)
Nathan A. Moore	Riobamba-Guamote-Tambo (1945-1950)
Tucker Mc Clure	Tambo-Durán (1942-1946, incompleto) Santo Domingo-Quinindé (1946, incompleto) *Obras militares en las Galápagos (1940-1941)

Fuente: Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles 1942-1960

La principal novedad del plan vial de 1943, que contemplaba siete carreteras, fue la inclusión de la carretera Manta-Quevedo². Aquella era una carretera que nunca había sido considerada por los planes viales ecuatorianos. La Manta-Quevedo fue, ante todo, una aspiración externa canalizada por la Corporación Ecuatoriana de Fomento (CEF) y sus directivos estadounidenses. El objetivo fue explotar madera, balsa, caucho y cinchona a través de un canal de transporte rápido e independiente de otras vías en la costa de Manabí. Por su parte, el gobierno ecuatoriano vio en el proyecto la posibilidad de inyección eficiente de dinero, antes que un proyecto que exprese los intereses de desarrollo vial

¹ *South American Development Company* y *Cotopaxi Exploration Company* trabajaron en Ecuador explotando minerales y petróleo y construyeron las carreteras de Piedras-Piñas y Pujilí-Macuchi respectivamente (Rader & Associates, 1957).

² Cuenca-Loja, Riobamba-Azogues, Eloy Alfaro-Baquerizo Moreno, Cuenca-Girón-Pasaje, Piedras-Piñas-Macuchi-Zumbahua-Pujilí y Manta-Quevedo (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles, 1943).

nacional. Así se entiende que el gobierno terminara cediendo fácilmente a la CEF el control para licitar, administrar y fiscalizar la obra (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles, 1943). Finalmente, la empresa estadounidense *Ambursen Engineering* fue la elegida para llevar a cabo la obra. Como se verá más adelante, la suma de estas decisiones tendría grandes repercusiones en los próximos años.

La administración de Arroyo del Río terminó duramente cuestionada por el manejo del conflicto fronterizo con el Perú de 1941 y el acuerdo de 1942. Las diferencias de enfoque en la utilidad en la proyección de la vía Manta-Quevedo y la delegación de una de las obras públicas más costosas a la CEF también formaron parte de la censura. Entonces, el arroyismo fue derrocado mediante una movilización popular, recordada como “la Gloriosa” revolución de mayo, que derivó en otro velasquismo (Ayala Mora, 2016).

José María Velasco Ibarra asumió el poder por segunda vez en agosto de 1944 y se inició una política de centralización del control sobre las obras públicas. Se anunció la nacionalización de los ferrocarriles (Lasso, 1944) y se intentó -sin éxito- la compra de maquinaria para rehabilitarlos. También se buscó conciliar los fondos extranjeros con el nuevo plan vial del Ecuador, que establecía cinco obras para el desarrollo de la producción agrícola del país³. Ante la negativa del Eximbank para financiar este plan, se recurrió a la vieja práctica de obtener empréstitos por la fuerza del Banco Central. En aquella ocasión, el préstamo fue de 2.5 millones de sucres (Norris, 2005).

Para el final del año 1945, el segundo velasquismo ya había sufrido una crisis de gabinete y al menos tres conspiraciones de golpes de estado: de las élites de Guayaquil, del Ejército y de la compañía constructora *Ambursen Engineering*. El 8 de diciembre de 1945 se conoció el desmantelamiento de la “revolución de la Ambursen”. La trama inició cuando el estado ecuatoriano cuestionó los términos del contrato de 1944 por el cual la Corporación Ecuatoriana de Fomento tenía el control total de la obra, incluida la fiscalización. La presión mediática propició la aceptación de la inspección de las obras por ingenieros ecuatorianos, que terminó con el levantamiento de un polémico informe. El documento detalló las costosas adquisiciones hechas por la Ambursen. Casi medio centenar de equipos mecánicos habían sido comprados de segunda mano en Panamá, que superaban los 6 años de antigüedad y que estaban bajo un precario cuidado. La medida desfavorecía claramente a las emergentes compañías importadoras locales. El combustible, gasolina y diésel, también fue importado desde Panamá, incumpliendo cláusulas específicas del contrato que disponía la adquisición exclusiva de combustibles producidos en Ecuador. Este tipo de gastos y la desproporcionalidad de los sueldos del personal administrativo terminaron agotando los fondos sin un avance de obras significativo (Nuñez, 1945).

El embajador estadounidense, Robert McGregor Scotten, estaba informado sobre los problemas con la Ambursen y la deshonestidad de la empresa a mediados de 1945. Entonces, el emisario compartió su preocupación a Washington: “este proyecto -decía- nos dejará un golpe del cual será muy difícil recuperarse” (FRUS, 1945:1057-58). El 9 de diciembre del mismo año se confirmó la expulsión de Spencer Wilson Stewart y otros representantes, agentes y empleados de la Ambursen⁴. Se les acusó de pretender financiar una revolución con 80.000 dólares para “cambiar un orden jurídico que no les convenía” y buscar el apoyo de otras compañías estadounidenses dedicadas a la explotación de petróleo y minerales en Ecuador: *International Petroleum Company* y *South American Development Company*. La primera de ellas, ante la gravedad del asunto, decidió notificar al gobierno ecuatoriano de las intenciones de la Ambursen; en cambio, la empresa minera “mantuvo un significativo silencio”⁵. Las acusaciones también alcanzaron a ex- autoridades ecuatorianas involucradas en las contrataciones, que incluían a Colón Eloy Alfaro y Ricardo Astudillo. Estos hombres fueron catalogados como “traidores”, pero los cargos nunca se confirmaron⁶. El fiasco de la *Ambursen* echó sombra sobre los logros en desarrollo de la infraestructura de transporte carretero y se convirtió en un antecedente que daría forma a las nuevas políticas del transporte.

³ Quito-Santo Domingo-Quinindé-Esmeraldas, Latacunga-Macuchi-Quevedo-Manta, Eloy Alfaro-Baquerizo Moreno, Ambato-Guaranda-Babahoyo (Vía Flores) y Guayaquil-Jipijapa-Monte Cristi-Manta. La sección de Guayaquil-Jipijapa fue construida por el Comité de Vialidad del Guayas que se fundó en 1945.

⁴ *The New York Times*, 9 de diciembre de 1945.

⁵ *El Comercio*, 8 de diciembre de 1945.

⁶ *El Comercio*, 18 de diciembre de 1945.

5. CARRETERAS CON FINANCIAMIENTO EXTERNO Y RENTAS PROPIAS, 1945-1960

Los años que siguieron al fin de la guerra implicaron, entre otras cosas, un cambio en las reglas del juego en la financiación de obras de infraestructura en Ecuador. El cambio se acentuaría con algunas medidas exógenas. Por una parte, el Eximbank decidió dejar de ser el principal ente financiador de obras viales en América Latina y el mundo. Así, el banco renunciaba al rol que había cumplido a regañadientes, pues su objetivo original en 1934 fue dinamizar el comercio entre Estados Unidos y Rusia, pero la Segunda Guerra Mundial modificó sustancialmente su rol (Patterson, 1944). Por otro lado, el fin de la guerra modificó los objetivos de los programas viales de los países latinoamericanos, que hasta entonces habían concentrado sus esfuerzos en la Carretera Panamericana.

En el plano nacional, el fiasco de la *Ambursen* impulsó una campaña para cambiar el grado de influencia de los entes financieros externos sobre los contratos y la selección de las compañías constructoras. El plan vial decenal de 1946 duplicó la cantidad de vías a construirse tornándose irrealizable⁷. El descontento generalizado con este tipo de propuestas ilusorias y la crisis de reservas del Banco Central de 1947 explican, parcialmente, el golpe de estado al segundo velasquismo. Los gobiernos provisionales terminaron haciendo ajustes al plan decenal y lo redujeron a la mitad hasta la llegada de Galo Plaza Lasso al poder.

El gobierno de Galo Plaza Lasso (1948-1952) es recordado por inaugurar un periodo anómalo de estabilidad política en el Ecuador, que se extendió hasta el año 1962. A este hecho, debe agregarse tres medidas del régimen en relación con la política de transportes: se redoblaron los esfuerzos en la construcción de carreteras transversales de colonización entre Sierra-Costa-Oriente, se amplió el mantenimiento de la red existente y se fomentó la participación del Ejército en la planificación vial. Así, el año 1948, se creó la Junta Nacional Pro Oriente (JUNO), que estuvo a cargo de obras viales en la Amazonía. Se inició una campaña para diseñar un plan nacional de mantenimiento de las carreteras. El ejército comenzó a jugar un rol cada vez más importante en la planificación vial y en el desarrollo de infraestructuras en general, gracias a cuotas de autonomía recién adquiridas en el campo político. De esta manera, se formó una generación de militares de ideología desarrollista que formarían parte de los gobiernos militares del Ecuador en las décadas de 1960 y 1970.

Los 8 mil kilómetros de carreteras construidos en el Ecuador hasta la mitad del siglo XX aumentaron significativamente los costos de mantenimiento. El gobierno inició una campaña para cubrir los caminos con capa asfáltica y macadam en una escala nunca antes vista en el país (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 1949). Sin embargo, el Ecuador no contaba con las máquinas para emprender semejante empresa. Entre 1951 y 1952, el Eximbank financió la compra de la maquinaria necesaria para emprender este nuevo reto técnico. No obstante, la constante dificultad para atender el mantenimiento de carreteras se convirtió en un símbolo de la precariedad de la infraestructura del transporte en el Ecuador.

El año 1951, la afamada Manta-Quevedo pasó a cargo de la *Nathan A. Moore*, una compañía que había ganado prestigio con la construcción de la carretera Guamate-Tambo (sección de la Panamericana). Pero la compañía no pudo cumplir con el trabajo y subcontrató a la empresa ecuatoriana INCA (Ingenieros Nacionales Constructores Asociados). Esta disposición tenía por objetivo detener la reanimación de los fantasmas del fiasco de la *Ambursen*. A pesar de los esfuerzos, los problemas en torno a la Manta-Quevedo no cesaron, se declinó el contrato con la compañía estadounidense y sobrevino el tercer velasquismo.

El programa vial de la tercera gestión de Velasco Ibarra (1952-1956) confirmó la política a favor de las carreteras transversales de colonización, pero la continuidad de los proyectos estaba determinada por la deteriorada confianza hacia las empresas constructoras extranjeras. Un *Memorandum* de la Cámara de Comercio e Industrias y la empresa Eléctrica del Ecuador de Guayaquil dirigido al senador estadounidense Homer E. Capehart, con base en las malas experiencias en el país, recomendaba que el Eximbank seleccionara con mucho más cuidado a las empresas constructoras de su país (Capehart, 1954).

En definitiva, para la opinión pública y los diseñadores de políticas del Ecuador, la situación del

⁷ Guamate-Tambo; Cuenca-Loja; Quito-Santo Domingo; Santo Domingo-Quinindé; Latacunga-Quevedo; Manta-Quevedo; Montecristi-Jipijapa; Portoviejo-Santa Ana; Durán-Tambo; Girón-Pasaje; Vía Rodil; caminos de penetración al Orinete.

transporte había llegado a un punto de quiebre. Un balance del estado de la red vial ecuatoriana realizado por el ingeniero Carlos E. Zabala, director de la DGOP, entendía que el *boom* de banano en 1950 reveló “una realidad verdaderamente amarga y desconcertante” en relación con la demanda de un medio de transporte rápido y eficiente (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 1950). El problema consistía en que la longitud de carreteras había crecido notablemente en los últimos años, pero no había logrado concretar una red interconectada. Un certero análisis de este panorama sugiere que “el desarrollo de la red vial correspondió más bien a las posibilidades de inversión ofrecidas por una coyuntura económica favorable, que a las necesidades propias de la comercialización del banano” (Deler 2007, 347).

El mismo Zabala hizo otro apunte crítico respecto a la financiación, que expresaba claramente el sentir común sobre las experiencias de construcción de carreteras: “No es posible -advertía- que se crea que los compromisos de Obras Públicas se los llene sólo a base de empréstitos. Hay que darles rentas propias” (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles, 1951). Zabala también transmitió al Congreso la propuesta de llevar la contabilidad estadística del servicio de carreteras y la fotogrametría, que implicaba una reforma administrativa y técnica importante en su tiempo.

Entonces, al iniciar la década de 1950, los técnicos ecuatorianos plantearon un impuesto a la gasolina. Se trataba de una reforma crucial en el financiamiento de planes viales y tuvo como base las directrices del IV Congreso Panamericano de Carreteras (México, septiembre 1941), que llamaba la atención sobre el impuesto a la plusvalía como fuente de ingreso para la construcción, mejoramiento, conservación y seguridad en las redes de carreteras. La nueva política impositiva estuvo acompañada por la creación de la Junta Nacional de Planificación (JUNAPLA) en el año 1954 y la política que privilegiaba la contratación de compañías constructoras ecuatorianas.

El 8 de junio de 1953, se dictó el primer Decreto del impuesto a la gasolina orientado a respaldar un Plan vial quinquenal, marcando un antes y un después en la historia del transporte. Como antecedente a este Plan se elaboró el *Programa mínimo de trabajos para el año 1953*, que se concentraba en las carreteras que interconectaban la Sierra y la Costa⁸. El impuesto al consumo de gasolina estableció una carga de 0,60 sucres por galón. El segundo Decreto de impuesto a la gasolina, de 0,20 sucres por galón, se dictó el 16 de junio de 1954. Ambos impuestos gravaron a las compañías petroleras *Anglo Ecuatorian* y *Manabí Exploration*, y a la Aduana de Bahía⁹. El Banco Central se constituyó como fideicomisario de estos fondos, que entre agosto de 1953 y mayo de 1954 ascendieron a 35,825.199 sucres (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles, 1954).

Cuadro 6. Compañías constructoras ecuatorianas y vías en construcción, 1953-1959

Constructora	Vía
Primera etapa	
INCA	Durán-Gun
SIMAR	Ambato-Babahoyo; Latacunga-Quevedo; Santo Domingo-Quinindé
CONACA	Quevedo-Empalme
ASTRA	Quinindé-Esmeraldas
Segunda etapa	
FERNÁNDEZ	Loja-Cariamanga-Macará
INCA	Las Chinchas-Catacocha-Macará
CONACA	Sibambe-Bucay
REINOSO	Puente Santa Rosa-Saracay
GRANDA CENTENO	Santo Domingo-Chone

Fuente: Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles 1954-59

⁸ Durán-Tambo (a concluirse en 1 año), Quinindé-Esmeraldas (a concluirse en 3 años), Girón-Pasaje (a concluirse en 1 año) y Quevedo-Manta (a concluirse en 3 años).

⁹ A parte de los dos impuestos de carácter nacional, se agregó un tercer impuesto a la gasolina de bajo rendimiento destinado a las obras viales en la provincia del Chimborazo (CEPAL, 1965).

Prácticamente, la totalidad de los fondos del impuesto a la gasolina fueron ejecutados de inmediato y en la primera etapa se iniciaron las carreteras más importantes del país. La modalidad de pago consistió en un 50 % de pago efectivo y 50 % en bonos del Estado a diez años plazo con el 5 % de interés anual. La modalidad de contratación fue tan efectiva que se ejecutó un segundo bloque con vías de colonización y frontera. Al menos siete empresas ecuatorianas fueron contratadas y todas cumplirían con sus compromisos (ver Cuadro 6).

En septiembre de 1956, el Ecuador inauguró la polémica carretera Manta-Quevedo. Sin embargo, la compañía estadounidense *J.A. Jones* no pudo entregar las obras hasta 1958 debido a las fallas técnicas en la vía. Cuando se hizo el traspaso de la Manta-Quevedo al control estatal, el Ecuador había acumulado una deuda de 38 millones de dólares con el Eximbank. Los créditos orientados al desarrollo del transporte terrestre representaron el 52 % de aquel total (ver Cuadro 7). La deuda contratada crecería hasta los 55 millones de dólares en la década de 1960, con la financiación de compañías de azúcar y lácteos, proyectos de irrigación y la construcción de aeropuertos (United States of America, The Export Import Bank, 1965).

Cuadro 7. Préstamos del Eximbank al Ecuador en infraestructura de transporte, 1942-1957

	Número de crédito	Productos financiados	Fecha de aprobación	Monto (en dólares)
1	343	Construcción de carretera, Guamate-Tambo	18 de diciembre de 1942	8,791.900
2	432	Construcción de carretera, Manta-Quevedo	8 de octubre de 1947	2,720.000
3	432-A	Construcción de carretera, Manta-Quevedo	16 de septiembre de 1953	4,980.000
4	432-B	Construcción de carretera, Manta-Quevedo	10 de enero de 1957	250.000
5	471-A	Mantenimiento de carreteras	14 de diciembre de 1949	1,500.000
6	471-B	Equipamiento para ferrocarril	14 de diciembre de 1949	1,500.000
Total				19,741.900

Fuente: United States of America, The Export Import Bank, 1962.

La estabilidad política continuó con la presidencia de Camilo Ponce (1956-1960) y se generó un *Plan Básico de Vialidad* que, por recomendación de la JUNAPLA, se orientó a la explotación agrícola de las regiones colonizadas y por colonizar (Ecuador, Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica, 1956). El Ministro de Obras Públicas, Arq. Sixto Durán Ballén, fue comisionado para negociar un empréstito con una sección del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF). El 7 de marzo de 1957, como condición del ente financiero, se contrató a la firma de ingenieros consultores de *Rader & Associates* para determinar el plan técnico y calcular los costos (Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 1960). En 1958, con base en el informe de los consultores se contrató una deuda de 14.500.000 dólares para construir vías y 3.500.000 para el mantenimiento de las carreteras existentes¹⁰. La ejecución de las obras se distribuyó, otra vez, entre diversas empresas constructoras y contratistas de origen ecuatoriano que se estaban forjando un sólido prestigio.

El 23 de marzo de 1959, el Ecuador cumplió uno de los anhelos más grandes de su historia del transporte con la participación de las empresas ecuatorianas: se inauguró la carretera Quito-Alóag-Santo Domingo-Quinindé-Esmeraldas, una vía permanente entre la capital y la costa de Esmeraldas¹¹. La obra había sido iniciada el año 1925, adjudicada a pequeños contratistas, luego a empresas estadounidenses y finalmente a empresas nacionales (SIMAR, CONACA y Granda Centeno). La nueva carretera fue

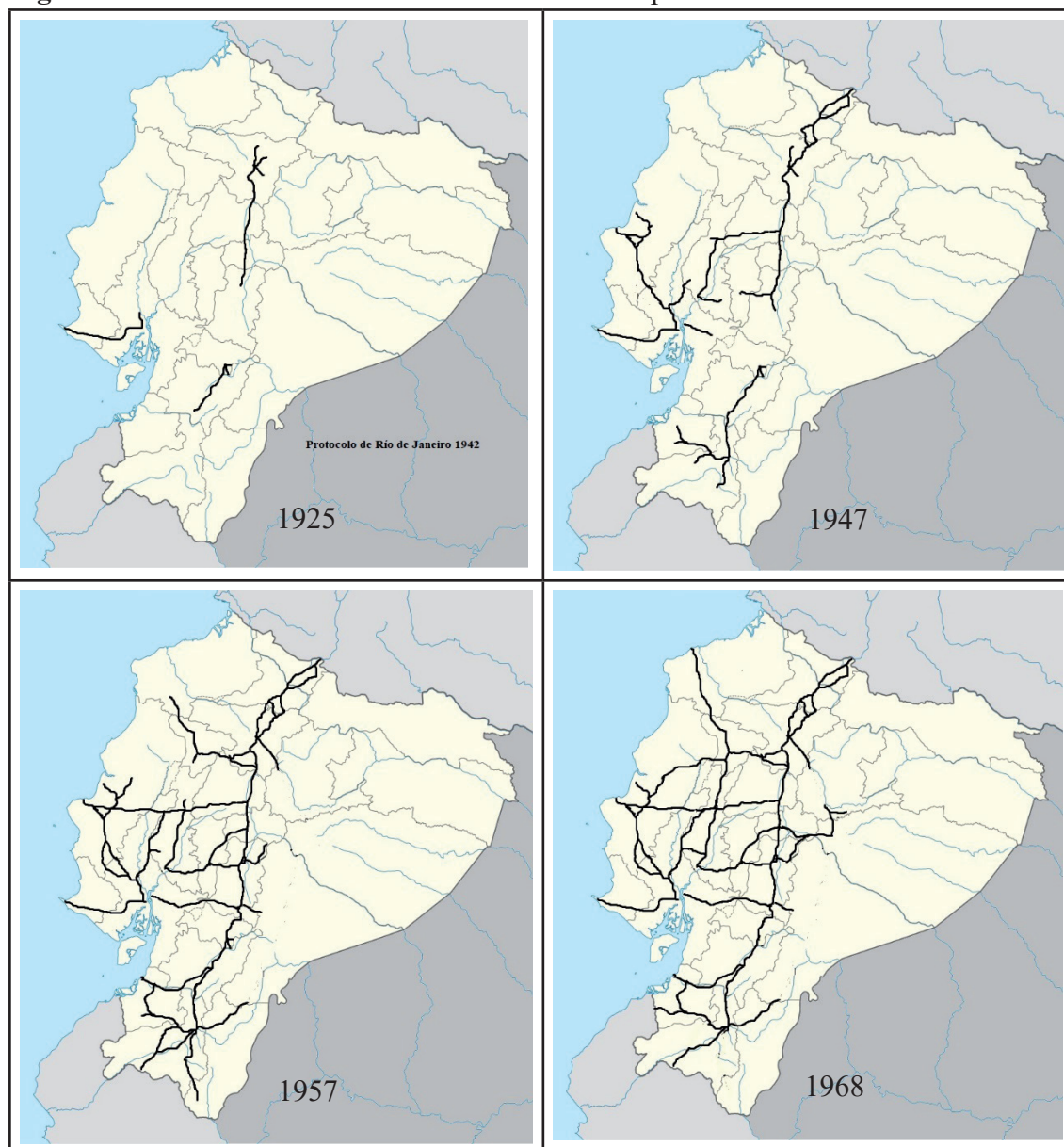
¹⁰ Apertura de las vías Quito-Santo Domingo-Alóag-Quevedo y Chone-Santo Domingo, y mejora de la Troncal de la Costa Sur y Latacunga Quevedo. La misma compañía consultora realizó el informe para financiar la modernización de los puertos de Guayaquil y Manta.

¹¹ Sobre las vías carreteras de Quito hacia Esmeraldas, ver (Caspá, 2021).

determinante para la ampliación de la frontera agrícola ecuatoriana en la segunda mitad del siglo XX. A la vista de los colonizadores nacionales y extranjeros, surgió una nueva “zona pionera tropical”, que creció rápidamente tan pronto como se hizo accesible a un mercado (Burt et al., 1960). La ciudad de Santo Domingo, un simple pueblo con 1.500 habitantes, en 1950 se convertiría en la cuarta ciudad del país en las próximas décadas, gracias al hecho de estar ubicada en la principal vía transandina ecuatoriana a partir de la cual se abre el tráfico hacia los tres principales puertos de Guayaquil, Manta y Esmeraldas (Gondard, 2004).

En Ecuador se construyeron carreteras y fortunas. La transición hacia una economía capitalista en el Ecuador ocurrió entre 1920-1960 y en la segunda etapa (1945-1960) de este proceso se consolidó una nueva élite empresarial surgida del colapso de la economía cacaotera (Ospina Peralta, 2020; Uggen, 1993). Los nuevos grupos empresariales estuvieron relacionados con el agro y la banca, pero una parte de ellos tejió estrechos lazos con la construcción de carreteras y el comercio automotor. Un ejemplo de aquel fenómeno es el caso del empresario Antonio Granda Centeno, que en el año 1950 fundó una de las empresas constructoras más importantes del país, después de trabajar como técnico y pequeño contratista de carreteras desde la década 1930.

Figura 1. Planos de la evolución del sistema de transporte carretero en el Ecuador 1925-1968.



Fuente: (Caspa, 2020).

En el año 1958, en Ecuador circulaban más de 24.000 automóviles sobre 1.440 km de “caminos de verano”, transitables por estaciones, 5.829 km de caminos afirmados y 650 km de carreteras asfaltadas (ver Cuadro 2 y 3). La mejora de las vías en la década de 1950 fue considerable. En 1958, los caminos de verano representan solo el 13 % en comparación con el 50 % en 1952 (Linke, 1960). La ampliación de la red vial de caminos y carreteras cambió sensiblemente el espacio geográfico ecuatoriano, sobre todo en la Sierra y la Costa (ver Figura 1). Una misión económica estadounidense de 1960 aseguraba que la industria cementera estaba, virtualmente, blindada porque “gran parte de la actividad en el Ecuador radicaba en las obras públicas como carreteras, edificios y puentes” (United States of América, Department of Commerce, 1961).

Cuadro 8. Carreteras y empresas constructoras en el Ecuador, 1925-1970

Carreteras	Años		Constructores	
	Inicio	Conclusión	Inicio	Conclusión
Longitudinales				
Rumichaca-Quito-Ambato (Panamericana)	1925	1930	Ecuador	
Ambato-Riobamba (Panamericana)	1925	1931	Ecuador	
Riobamba-Guamote-Tambo (Panamericana)	1945	1950	J.A. Jones; Nathan A. Moore	J.A. Jones; Nathan A. Moore
Tambo-Cuenca (Panamericana)		1934	Ecuador	
Cuenca-Loja (Panamericana)	1935	1946	Ecuador	
Loja-Macará (Panamericana)	1956	1970	Ramón Fernández	Ramón Fernández
Santo Domingo-Quevedo	1958		SIMAR; Leonardo Guarderas Sotomayor	SIMAR; Granda Centeno
Guayaquil-Babahoyo			Ecuador	
Guayaquil-Portoviejo			Ecuador	
Montecristi-Jipijapa	1945		J.A. Jones	
Transversales				
Latacunga-Pujilí-Macuchi-Quevedo	1941	1945	Cotopaxi Exploration	SIMAR
Manta-Quevedo	1943	1958	Ambursen Engineering; Nathan A. Moore; INCA	J.A. Jones
Ambato-Guaranda-Babahoyo	1935	1954	SIMAR	SIMAR
Tambo-Durán	1945	1953	Tucker Mc. Clure; Orejuela y Andrade Ochoa	INCA
Cuenca-Pasaje-Puerto Bolívar			Ecuador	
Loja-Zaruma	1932		Ecuador	
Santo Domingo-Chone	1959		Granda Centeno	Granda Centeno
Guayaquil-Salinas	1930		Ecuador	
Portoviejo-Santa Ana	1946		The Central Railway of Ecuador Ltd.	
Alóag-Santo Domingo	1925	1941	SIMAR; CONACA; Morrison Knudsen	SIMAR; Granda Centeno
Santo Domingo-Quinindé	1946	1949	Tucker Mc. Clure	CONACA
Quinindé-Esmeraldas	1949	1959	Tucker Mc. Clure	ASTRA; Granda Centeno
Ambato- Pelileo-Baños-Napo	1932		Ecuador	
Quito-Papallacta-Baeza-Archidona	1932		Ecuador	
Mera-Puyo-Canelos	1934		Ecuador	
Loja-Zamora	1933		Ecuador	

Nota: No se han tomado en cuenta las vías provinciales. Las obras realizadas por Juntas, Comités, Regimientos militares, y la Dirección de Obras Públicas figuran bajo la denominación “Ecuador”.

Fuente: Ecuador, Informe del Ministerio de Obras Públicas 1930-1980.

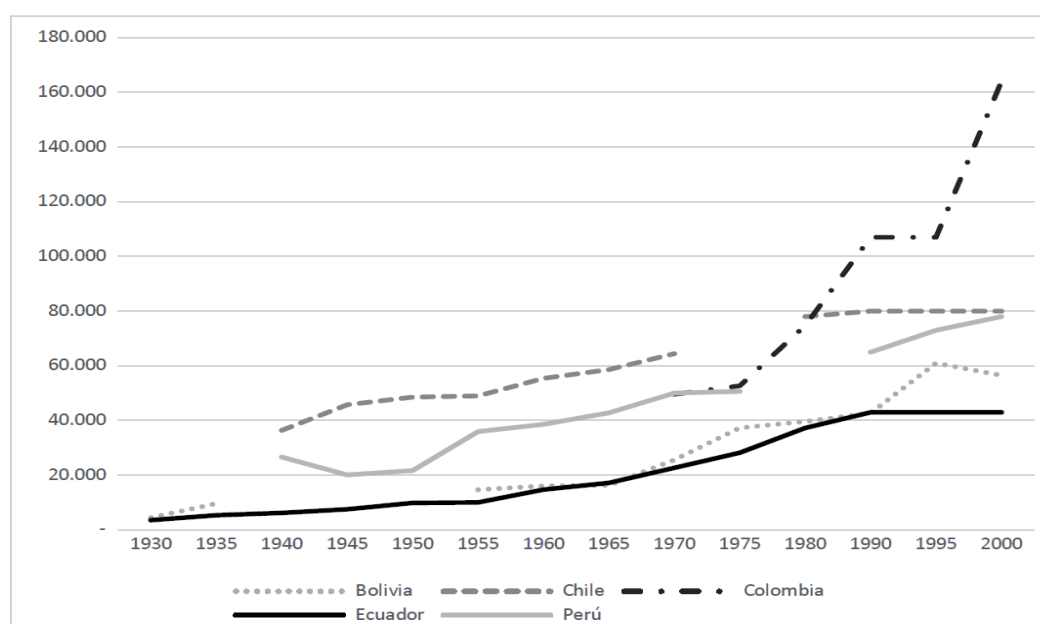
Con más de treinta años de experiencias en construcción de carreteras, con la participación de más de una docena de empresas constructoras (ver Cuadro 8) y con la experiencia de diversas políticas de transporte, Ecuador ingresó a la década de 1960 construyendo y manteniendo sus carreteras de tres maneras: construcción de vías troncales financiadas con empréstitos exteriores, que se pagaban con el impuesto a la gasolina y asignaciones de Presupuesto; construcción de vías secundarias con base en impuestos regionales; mantenimiento de vías con asignaciones del Presupuesto Nacional.

El fortalecimiento de la institucionalidad en el ramo de obras públicas y la diversificación de fuentes de financiamiento fue uno de los principales legados de las administraciones durante el periodo 1930-1960. Aunque la estabilidad política que caracterizó la década de 1950 en Ecuador no superó el cuarto Velasquismo (1960-1961) y un golpe de Estado devino en el Gobierno de una Junta Militar, la institucionalidad no sufrió un retroceso significativo. La nueva política de transportes estaría signada por el *boom* petrolero del Ecuador en la década de 1970. Los proyectos carreteros reforzaron su interés sobre el Oriente Amazónico y el transporte aéreo empezaría a jugar un rol cada vez más importante.

Hasta el año 1960, el Ecuador construyó el 34% de la estructura de su sistema vial moderno actual (43.000 km). Como se puede ver en la Gráfica 1, la extensión de carreteras en los países andinos tuvo un crecimiento sostenido durante el siglo XX. Aunque estos países comparten retos fundamentales del transporte, como la geografía, sería un error generalizar sus procesos históricos. Tomando en cuenta la densidad de kilómetros de carreteras por cada 1.000 km², el Ecuador pasó de ser uno de los más rezagados a ser el líder en los países andinos entre 1930 y el año 2000 (ver Cuadro 9). Este fenómeno ocurrió en un periodo relativamente corto, el Ecuador superó en densidad vial a Bolivia, Colombia y Perú desde 1940.

La relación de kilómetros de carreteras por cada 1.000 habitantes del Ecuador era idéntica a la de Bolivia en el año 1930 (ver Cuadro 10). Como en otros países andinos, aquella relación se elevó significativamente entre 1930-1960 (de 1.9 a 3.2). En cambio, la relación del año 2000 tiene una semejanza relativa con la del año 1960 (3.2 y 3.4). Al ser el país más pequeño de la región andina, es probable que la relación de kilómetros por habitantes en el Ecuador pueda estancarse o disminuir en el siglo XXI. Entonces, al análisis de la longitud de carreteras debe agregarse el indicador de calidad. El Índice de Competitividad Global (2017-2018) ha situado a las carreteras ecuatorianas en el puesto 29 de una lista de 141 países¹². Esta valoración debe tomarse con cautela. El tamaño y población del país puede relativizar la importancia del indicador de vías asfaltadas; también debe considerarse las diferencias entre la calidad y la conectividad.

Gráfica 1. Países andinos: longitud de carreteras, 1930-2000 (kilómetros)



Fuente: Caspa, 2020; CEPAL, 1965; MOxLAD Database 2021

¹² Ver <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/>

Cuadro 9. Países andinos: kilómetros de carreteras por 1.000 kilómetros², 1930-2000

Año	Bolivia	Chile	Colombia	Ecuador	Perú
1930	4.1	47.0	20.6	5.0	15.0
1940	9.2	48.1	20.2	24.3	20.7
1950	11.0	64.1	24.5	28.6	16.9
1960	14.8	73.2	35.0	57.5	30.1
1970	23.5	85.1	43.4	88.5	38.9
1980	36.4	103.1	65.4	145.5	46.7
1990	39.2	105.7	93.7	167.7	50.6
2000	51.9	105.7	143.6	167.7	60.7

Fuente: Caspa, 2020; CEPAL, 1965; MOxLAD Database 2021.

Cuadro 10. Países andinos: kilómetros de carreteras por 1.000 habitantes, 1930-2000

Año	Bolivia	Chile	Colombia	Ecuador	Perú
1930	1.9	8.3	3.0	1.9	3.6
1940	4.0	7.2	2.4	2.5	4.4
1950	4.4	8.0	2.4	2.2	2.8
1960	4.5	6.8	2.5	3.2	3.8
1970	5.7	6.6	2.3	3.7	3.7
1980	7.1	6.8	2.8	4.7	3.4
1990	6.2	6.0	3.2	4.2	2.9
2000	6.7	5.2	4.1	3.4	2.9

Fuente: Caspa, 2020; CEPAL, 1965; MOxLAD Database 2021.

6. CONCLUSIONES

La crisis del cacao de la década de 1920 cambió el patrón de baja demanda de infraestructura de transporte que caracterizó al Ecuador desde el inicio del periodo republicano. La producción monoexportadora ecuatoriana, a diferencia de otras economías de la región, no dependía de ferrocarriles ni caminos. El bajo estímulo de la economía cacaotera al sector ferroviario se tradujo en estancamiento y falta de una fuerza compensadora de la crisis de mercado. Los 922 km de ferrocarriles construidos para la integración interna hasta el año 1930 tenían escasa carga potencial y altos costos de mantenimiento, por tanto, fueron abandonados progresivamente a favor de una red de carreteras nacional.

La crisis financiera, la falta de autonomía institucional y la creciente demanda de infraestructura caracterizó el primer periodo de construcción de carreteras en el Ecuador entre los años 1930-1939. El Banco Central del Ecuador, creado en el año 1927, se convirtió en la fuente principal de financiamiento de infraestructura del transporte. La Dirección General de Obras Públicas, la instancia encargada de la planificación vial, no pudo establecer autonomías entre los ramos ferroviario y carretero. Además, el ente tuvo muchas dificultades para imponerse sobre las instancias locales y regionales que generaban planes viales propios. El gobierno de José María Velasco Ibarra (1934-1935) postuló el primer plan vial nacional de carreteras, desplazando el eje en la política de transportes del Ecuador.

Las negociaciones por financiamiento externo definieron la política de transportes del Ecuador entre los años 1940-1945 y, que fuera así, tuvo implicaciones sobre la soberanía nacional. Los créditos del Eximbank, que llegaron a Ecuador desde 1942, estuvieron acompañados de una serie de condicionamientos como efecto de la Segunda Guerra Mundial. Por un lado, los fondos se enfocaron en la sección ecuatoriana de la Carretera Panamericana y se proyectó una vía que hasta aquel entonces no estaba en los planes viales del Ecuador: la carretera Manta-Quevedo. Por otro lado, el financiador impuso la contratación de empresas estadounidenses para la ejecución de las obras. La deshonestidad de la empresa constructora de la carretera Manta Quevedo (*Ambursen Engineering*) y su formulación de un golpe de estado terminó

minando la confianza sobre los contratos ya establecidos. Entonces, el Ecuador perfiló un ajuste a su política de transportes en el periodo de posguerra y disminuyó la influencia de los entes financieros en la planificación vial.

El periodo 1945-1960 incluyó un periodo de estabilidad política que duró 13 años y aquello se reflejó en la aceleración de la construcción de carreteras. La planificación vial se concentró en las vías transversales de colonización (vgr. Quito-Esmeraldas). Pronto, el mantenimiento de las carreteras se convirtió en un cuello de botella. Entonces, se generaron rentas propias provenientes de impuestos a la gasolina y se empezaron a crear instrumentos legales para el fortalecimiento del ramo de obras públicas. A la nueva fuente de financiamiento se agregaron los empréstitos del BIRF. En el proceso, una serie de empresas constructoras y comerciantes automotores ecuatorianos se consolidaron como parte de la nueva elite económica con lazos estrechos con los grupos empresariales del agro y la banca.

Hasta el año 1960, el Ecuador construyó 43.000 kilómetros de carreteras, es decir, el 34 % de la estructura de su sistema vial moderno actual. En comparación con otras experiencias de la región andina, el Ecuador había empezado el siglo XX como uno de los países más rezagados en cuanto a densidad de carreteras. La densidad negativa se revirtió en el año 1940, comprobando la importancia de los programas viales ejecutados desde el año 1930. En cuanto a la relación de carreteras por habitante, esta pasó de ser la más baja en los Andes a mantener una media regional estable desde el año 1960. Esta nueva información añade matices a la interpretación clásica de la historia del transporte en el Ecuador, que señala la década de 1950 como el inicio de las reformas para mejorar el sistema vial y las siguientes dos décadas como las más importantes en cuanto a ampliación de la infraestructura de transporte con base en los ingresos reportados por el *boom* petrolero.

Las carreteras construidas entre 1930-1960 no llevaron al Ecuador a superar los problemas derivados de su economía monoexportadora. Pero nuestros datos nos permiten decir que hubo una mejora sustancial en cuanto integración interna, que superó en un periodo corto el impacto de la fase ferroviaria. La historia de las carreteras en el Ecuador hasta el año 1960 comprueba la relación positiva entre la infraestructura de transportes y el desarrollo económico. No obstante, como han señalado Moraglio y Zunino Zingh (2016), las carreteras también pueden generar paradojas. Algunas carreteras provocaron localismos, a pesar de estar planificadas para la integración. Borrero (2009) ha señalado que “los caminos del Ecuador han transitado por las rutas de la integración, pero también de la marginalidad, pues ciertas áreas del país muy difícilmente se han comunicado con el área nuclear [Quito-Guayaquil], tal es el caso de la zona norte de Esmeraldas, la zona sur de Loja, Zamora, e incluso Cañar y Azuay”. Como hemos visto, la inauguración de la carretera Quito-Esmeraldas (1959) fue uno de los hitos más importantes de la historia del transporte ecuatoriano, pero, Esmeraldas no tuvo un despegue económico inmediato y la provincia aún es considerada como una de las más pobres del Ecuador. Algunas carreteras también pueden desconectar territorios que pretendían unificar. El Estado ecuatoriano, en su empeño de establecer una nueva vía permanente hacia la frontera con Colombia en la década de 1930, dejó en segundo plano las vías tradicionales en la Provincia del Carchi, que poseían circuitos económicos consolidados, a favor de una carretera que creía más eficiente. Como ha demostrado Landázuri Camacho (2021), la desconexión de facto de una economía local produjo la respuesta local de la construcción de la Carretera Oriental del Carchi mediante *mingas* y la comprobación del desacierto estatal.

Hasta donde sabemos, nuestra investigación es la primera en recopilar y sistematizar una serie cuantitativa sobre la extensión de carreteras y el parque automotor del Ecuador entre 1923 y 1990. Además, el documento ofrece un estudio del desarrollo de la infraestructura de transportes y el efecto de las políticas de transportes entre 1930 y 1960, un proceso hasta ahora poco conocido y que ahora se suma a las interpretaciones de la historia económica y política del Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

- Aristizábal, E. (2017). De los caminos de antaño a la ruta de titanes. Las mingas: Episodios patrióticos de los pueblos grandes. Artes gráficas Señal.
- Ayala Mora, E. (1985). Lucha política y origen de los partidos en Ecuador (3ª ed.). Corporación Editora Nacional.
- Ayala Mora, E. (2016). La represión arroísta: Caldo de cultivo de la 'Gloriosa'. En S. Cabrera Hanna (Ed.), *La Gloriosa, ¿Revolución que no fue?* (pp. 19–38). Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional.
- Berg, C. N., Deichmann, U., Liu, Y., & Selod, H. (2017). Transport Policies and Development. *The Journal of Development Studies*, 53(4), 465–480.
- Bértola, L., & Ocampo, J. A. (2013). El desarrollo económico de América Latina desde la independencia. Fondo de Cultura Económica.
- Borrero, A. L. (2009). Los caminos del Ecuador en los siglos XX y XXI. Breve visión histórica. En M. Ruales (Ed.), *Los caminos en el Ecuador. Historia y desarrollo de la vialidad* (pp. 265–300). Hidalgo & Hidalgo S.A. / Anaconda Comunicación.
- Burt, A. L., Hitchcock, C. B., James, P. E., & Jones, C. F. (1960). Santo Domingo de los Colorados. *Economic Geography*, XXXVI(3), 221–230.
- CAF. (2020). Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040. Corporación Andina de Fomento.
- Calderón, C., & Servén, L. (2011). *Infrastructure in Latin America*. Oxford University Press.
- Capehart, H. (1954). *Study of Latin American Countries. Interim Report of the Senate Committee on Banking and Currency*. Government Printing Office.
- Caspa, N. (2020). La política de transportes en Ecuador, 1925-1962: La carretera Manta-Quevedo [Master's Thesis]. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.
- Caspa, N. (2021). Historia de las carreteras del Ecuador: Vías Alóag-Santo Domingo, Santo Domingo-Quinindé, Quinindé-Esmeraldas y la Vía Interoceánica [Working Paper].
- CEPAL. (1954). *El desarrollo económico del Ecuador*. Naciones Unidas.
- CEPAL. (1965). *El transporte en América Latina*. Naciones Unidas.
- Chiriboga, M. (1996). Auge y crisis de una economía agroexportadora: El periodo cacaotero. En Nueva historia del Ecuador (Vol. 9, pp. 55–115). Corporación Editora Nacional.
- Clark, K. (2008). El ferrocarril y las políticas de redención en el Ecuador. En M. Pía Rivera (Ed.), *El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito* (pp. 83–110). FONSAL.
- Contreras, M. E. (2018). El desarrollo del transporte en Bolivia, una aproximación al impacto económico y social de los ferrocarriles y carreteras. En I. Velásquez & N. Pacheco (Eds.), *Un siglo de economía en Bolivia 1900-2015* (Vol. 1, pp. 317–358). Konrad Adenauer Stiftung.
- Cueva, A. (1970). Interpretación sociológica del velasquismo. *Revista Mexicana de Sociología*, 32(3), 709–735.
- Cuvi, N. (2009). Las semillas del imperialismo agrícola estadounidense en el Ecuador. *Procesos. Revista ecuatoriana de historia*, 30, 69–88.
- Deler, J. P. (1994). Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830-1930. En *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (pp. 295–354). Corporación Editora Nacional.

- Deler, J. P. (2007). Ecuador: Del espacio al Estado nacional (2ª ed.). Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador / Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Draper, M., & Herce, J. A. (1994). Infraestructuras y crecimiento: Un panorama. *Revista de Economía Aplicada*, 2(6), 129–168.
- Ecuador. (1932). Informe que el Señor Ministro de Obras Públicas, Agricultura y Fomento presenta a la Nación. 1931-1932. Talleres Tipográficos Nacionales.
- Ecuador, Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica. (1956). Informe anual 1955-1956. Editorial Santo Domingo.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas. (1968). Informe del ministerio de Obras Públicas a la Nación, 1966-1968. Don Bosco.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Agricultura y Fomento. (1935). Informe 1934-1935. Talleres Tipográficos Nacionales.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles. (1942). Informe 1942. Imprenta del Ministerio de Gobierno.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles. (1943). Informe 1943. Imprenta del Ministerio de Gobierno.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles. (1951). Informe 1950-1951. Minerva.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles. (1954). Informe 1953-1954. La Unión Católica.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Minas y Comunicaciones. (1939). Informe 1939. Talleres Tipográficos del Ministerio de Hacienda.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (1949). Informe 1948-1949. Talleres Gráficos Nacionales.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (1950). Informe 1949-1950. Minerva.
- Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (1960). Informe 1959-1960. La Unión Católica.
- FONSAL. (2008). El camino de hierro: Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito.
- Gondard, P. (2004). Vías de comunicación en los países andinos. En J. P. Deler & É. Mesclier (Eds.), *Los Andes y el reto del espacio mundo. Homenaje a Olivier Dollfus* (pp. 295–324). IFEA / IEP / Embajada de Francia en el Perú.
- Hennessy, E. (2019). *On the backs of tortoises: Darwin, the Galápagos, and the Fate of an Evolutionary Eden*. Yale University Press.
- Herranz-Loncán, A. (2008). Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935). Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Hurtado, O. (1981). El proceso político. En G. Drekonja, E. Del Campo, & J. M. Egas (Eds.), *Ecuador, hoy* (2ª ed., pp. 166–197). Siglo XXI Editores.
- Ibarra, H. (2008). Ferrocarril, redes mercantiles y arrieros en la Sierra central ecuatoriana. El camino de hierro. Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito, FONSAL, Quito, 51–81.
- Jameson, W. (1861). Journey from Quito to Cayambe, 1859. *The Journal of the Royal Geographical*

Society of London, 31, 184–190.

Kingman, E., Goetchel, A. M., & Mantilla, C. (1989). Obras Públicas y fuerza de trabajo indígena. En E. Kingman (Ed.), *Las ciudades en la historia* (pp. 357–386). CIUDAD.

Landázuri Camacho, C. (2021). *Un pueblo y un camino, la Carretera Oriental del Carchi*. Universidad Andina Simón Bolívar - Abya Yala.

Lasso, R. V. (1944). *The Wonderland Ecuador*. L & S. Printing.

Linke, L. (1960). *Ecuador country of contrasts*. Oxford University Press.

Long, W. R. (1927). *Railways of South America* (Vol. 2). Government Printing Office.

Maiguashca, J., & North, L. (1991). Orígenes y significado del velasquismo: Lucha de clases y participación política en el Ecuador, 1920-1972. En R. Quintero (Ed.), *La cuestión regional y el poder* (pp. 89–160). Corporación Editora Nacional / FLACSO / CERLAC.

Medina, A. (2019). Construir la República práctica: Estado, vías de comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883-1895. *Procesos. Revista ecuatoriana de historia*, 49, 77–102.

Miño Terán, L. A. (1942, noviembre 29). El estado de la vialidad en el Ecuador. *El Comercio*, 8.

Miño, W. (2018). *Ferrocarril y modernización en Quito: Un cambio dramático entre 1905 y 1922*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

Monnier, M. (1890). *Des Andes au Para. Equater-Pérou-Amazone*. Librairie Plon.

Moraglio, M., & Zunino Singh, D. (2016). ‘The Life of Modern Roads’: Spill-overs of automobile infrastructure. *The Journal of Transport History*, 37(2), 123–128.

Norris, R. (2005). *El gran ausente* (2ª ed., Vol. 2). Libri Mundi.

Nuñez, L. (1945). Informe sobre la fiscalización e inspección de la carretera Quevedo-Manta a cargo de “Ambursen Engineering Corporation”. sde.

Ospina, P. (Ed.). (2011). *El territorio de senderos que se bifurcan: Tungurahua: economía, sociedad y desarrollo*. Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional.

Ospina Peralta, P. (2020). *La aleación inestable. Origen y consolidación de un Estado transformista: Ecuador, 1920-1960*. Universidad Andina Simón Bolívar, Editorial Teseo.

Paredes, G. J. (2018). Ecuador y su obstinación monetaria: Causas de la dilatada vigencia del patrón de cambio oro. *América Latina en la Historia Económica*, 25(2), 106–145.

Patterson, G. (1944). El Banco de Exportación e Importación. *El Trimestre Económico*, 11(41), 82–116.

Paz y Miño Cepeda, J. J. (2012). La Revolución Juliana y el gobierno de Isidro Ayora. En G. Rodas Chaves (Ed.), *Revolución Juliana y salud colectiva*. Corporación Editora Nacional / UASB-E.

Pineo, R. (1994). Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero. En J. Maiguashca (Ed.), *Historia y región en el Ecuador. 1830-1930* (pp. 251–294). Corporación Editora Nacional / FLACSO / CERLAC.

Pineo, R. (2007). *Ecuador and the United States: Useful Strangers*. University of Georgia Press.

Quiroga, D. (2016). *Darwin, Darwinism and conservation in the Galapagos Islands: The legacy of Darwin and its new applications*. Springer.

Rader & Associates. (1957). *Un programa de carreteras en el Ecuador. Informe preparado para el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones*.

Rueda, S. F. (2008). *El ferrocarril de Alfaro: El sueño de la integración*. Corporación Editora Nacional.

Rutkow, E. (2019). The longest line on the map: The United States, the Pan-American Highway, and the quest to link the Americas.

Summerhill, W. R. (2006). The Development of Infrastructure. En V. Bulmer-Thomas, J. Coatsworth, & R. Cortes-Conde (Eds.), *The Cambridge Economic History of Latin America* (pp. 293–326). Cambridge University Press.

Thorp, R. (1991). Estudio comparativo introductorio. En *La crisis en el Ecuador: Los treinta y ochenta* (pp. 11–18). Corporación Editora Nacional.

Thorp, R. (1998). Progreso, pobreza y exclusión. Una historia económica de América Latina en el siglo XX. BID / UE.

Tobar Donoso, J. (1982). La invasión peruana y el Protocolo de Río: Antecedente y explicación histórica. Banco Central del Ecuador.

Uggen, J. F. (1993). Tenencia de la tierra y movilizaciones campesinas: Zona de Milagro. ACLAS.

United States of América, Department of Commerce. (1961). Seven Americans in Ecuador. Report of the U.S. Department of Commerce. U.S. Resources and Trade Development. Mission to Ecuador, November 11 - November 25, 1961. Bureau of International Business Operations.

United States of America, The Export Import Bank. (1962). Report to the Congress for the period July-December, 1961. Eximbank.

United States of America, The Export Import Bank. (1965). Report to the Congress for the period July-December, 1964. Eximbank.

Velarde, P. (2004). Santo Domingo de Los Colorados. Historia de su integración al espacio nacional 1860-1960. Aislamiento e integración. Diario La Hora.

Villacreces, A. (1931). Nuestro plan de vialidad. Imprenta Nacional.

Wiles, D. A. (1971). Land Transportation Within Ecuador, 1822-1954 [Doctoral Dissertation]. Louisiana State University.

Zunino Singh, D., Piglia, M., & Gruschetsky, V. (2021). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. TeseoPress.

Hemerografía y publicaciones periódicas

El Comercio, Quito 1925-1950.

Informes de ministerio de obras públicas, 1930-1980.

FRUS: United States of America, Department of State. *Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers*, 1938-1957.