



**BOLETÍN  
DE LA ACADEMIA  
NACIONAL DE HISTORIA**

Volumen CII N° 211  
Enero-junio 2024  
Quito-Ecuador



# **BOLETÍN DE LA ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA**

**Volumen CII  
N° 211**

**Enero–junio 2024  
Quito–Ecuador**

## ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA

Director	Dr. Cesar Alarcón Costta
Subdirector	Ac. Diego Moscoso Peñaherrera
Secretario	Dr. Eduardo Muñoz Borrero, H.C.
Tesorero	Dr. Claudio Creamer Guillén
Bibliotecario archivero	Lcdo. Carlos Miranda Torres
Jefe de Publicaciones (e)	Dr. Blas Garzón Vera, PhD
Relacionador Institucional	Dra. América Ibarra Parra
Pro-Secretaria	Ac. Ingrid Diaz Patiño

### COMITÉ EDITORIAL

Dr. Manuel Espinosa Apolo	Universidad Central del Ecuador
Dr. Klever Bravo	Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE
Dr. Libertad Regalado Espinoza	Universidad Laica Eloy Alfaro-Manabí
Dr. Rogelio de la Mora Valencia	Universidad Veracruzana-México
Dr. María Luisa Laviana Cuetos	Consejo Superior Investigaciones Científicas-España
Dr. Jorge Ortiz Sotelo	Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima-Perú
Dr. Rocio Rosero Jácome	Universidad Internacional del Ecuador

### EDITOR

Dr. Blas Garzón Vera	Universidad Politécnica Salesiana - Ecuador
----------------------	---

### COMITÉ CIENTÍFICO

Dr. Katarzyna Dembicz	Universidad de Varsovia-Polonia
Dr. Silvano Benito Moya	Universidad Nacional de Córdoba/CONICET- Argentina
Dr. Elissa Rashkin	Universidad Veracruzana-México
Dr. Stefan Rinke	Instituto de estudios latinoamericanos/ Freie Universität Berlin-Alemania
Dr. Carlos Riojas	Universidad de Guadalajara-México
Dr. Cristina Retta Sivoletta	Instituto Cervantes, Berlin- Alemania
Dr. Claudio Tapia Figueroa	Universidad Técnica Federico Santa María - Chile
Dr. Emmanuelle SinarDET	Université Paris Ouest - Francia
Dr. Roberto Pineda Camacho	Universidad de los Andes-Colombia
Dr. Maria Leticia Corrêa	Universidade do Estado do Rio de Janeiro-Brasil
Dr. Roger Pita Pico	Investigador Academia Colombiana de Historia-Colombia
Dr. Justo Cuño Bonito	Universidad Pablo de Olavide-España
Dr. Héctor Grenni Montiel	Universidad Don Bosco- San Salvador
Dr. Pablo Solórzano Marchant	Universidad Católica Silva Henríquez - Chile
Dr. Tomás Caballero Truyol	Universidad del Atlántico - Colombia
Dr. Julio César Fernández	Universidad Nacional Pedro R. Gallo - Perú
Dr. Laura Falceri	Universidad Politécnica Salesiana - Ecuador
Dr. Jairo Bermúdez Castillo	Universidad Sergio Arboleda - Colombia
Dr. Renato Ferreira Machado	Facultad Salesiana de Porto Alegre - Brasil
Dr. Saul Uribe Taborda	Universidad Politécnica Salesiana - Ecuador
Dr. Juan Cordero Íñiguez	Academia Nacional de Historia - Ecuador
Dr. Olga Zalamea Patiño	Universidad de Cuenca

BOLETÍN de la A.N.H.

Vol. CII

Nº 211

Enero-junio 2024

© Academia Nacional de Historia del Ecuador

ISSN Nº 1390-079X

eISSN Nº 2773-7381

**Portada:** Retrato de Pedro Franco Dávila. Archivo MNCN (Madrid)

### Diseño e impresión

PPL Impresores 2529762 Quito

landazurifredi@gmail.com

Agosto 2024

Esta edición es auspiciada por el **Ministerio de Educación**

Libro de distribución gratuita

**PALABRAS DE EDWIN JOHNSON,  
EN SU INCORPORACIÓN  
A LA ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA,  
EN CALIDAD DE MIEMBRO HONORIO**

**Edwin Johnson<sup>1</sup>**

Señor presidente y autoridades de esta noble, benemérita y prestigiosa institución; señoras y señores, miembros de la Familia Johnson:

Es para mí un verdadero privilegio comparecer aquí hoy ante tan importante auditorio, en la sede de la Academia de Historia, en ocasión de cumplir con la reglamentaria disposición para ser aceptado, así formalmente y unirme como su Miembro Honorario de esta ilustre y patriótica entidad nacional, por lo cual expreso mi más hondo agradecimiento, al haber acordado esta incorporación que me honra y espiritualmente me anima de manera significativa y profunda. Expreso también mi reconocimiento por la presencia aquí de las personalidades y de todos ustedes que han querido acompañarme en este día que para mí conlleva una muy especial ocasión, al ser incorporado por esta magna entidad que entraña una particular expresión y trascendencia, más aún en estos días en que confrontamos en el país graves, delicados y difíciles momentos, sobre todo en el aspecto político, moral e institucional.

Con su venia, señor presidente, para iniciar mi intervención, creo necesario destacar que –como ciudadano ecuatoriano– por parte de mi madre provengo de familias afincadas en la antigua Riobamba, aquella de Sicalpa y Cajabamba, destruida por la propia naturaleza,

---

<sup>1</sup> Abogado y Doctor en Jurisprudencia, Post-grado sobre estudios del Caribe, Curso de Historia del Arte y Experto en Promoción de Exportaciones. Profesor de la Universidad Central del Ecuador y de la Academia Diplomática del Ecuador. Embajador y Asesor Diplomático. Embajador y diplomático ecuatoriano en Arabia Saudita, Egipto, Suiza, Perú, Alemania, Venezuela. Vice- Ministro y Secretario-General de Relaciones Exteriores. Ministro de Relaciones Exteriores encargado. Condecoraciones: Gran Cruz Orden Nacional &quot;Al Mérito&quot; del Ecuador, Chile y Perú. Galardones en Venezuela, Colombia, Bolivia, México y Brasil. Declarado Huésped Ilustre en varios países.

en el devastador terremoto del 4 de febrero de 1797. En efecto, allí aparecen las figuras de don José Joaquín Chiriboga Villavicencio, su hijo el capitán don Jacinto Chiriboga Mancheno y su hija doña Dolores Chiriboga Zambrano, casada con el capitán Félix de Velasco y Velasco, sobrino bisnieto de don Juan de Velasco. Precursores, todos ellos, del establecimiento y posterior fundación de la nueva Rióbamba. Todos antepasados maternos. Y por mi padre, Henry Johnson, llevo conmigo ancestros del norte de Inglaterra y del oeste de la Unión Americana. Es sin duda una mixtura singular que me da piso para decir que aquellos ilustres ecuatorianos dieron forma a la Patria, de una manera firme y decidida y por el lado paterno, desde los primeros años del XX, con la planificación, construcción y puesta en funcionamiento de los Ferrocarriles en nuestro suelo patrio como el complemento indispensable para su definitiva configuración de la Patria moderna. Antes de ello, también hay Johnson en la liberación de estas mismas tierras, en las faldas del Pichincha.

Mi abuelo paterno, el técnico George William Johnson, llegó entonces al Ecuador, alrededor de 1903, junto con otros ingleses, norteamericanos y algunos europeos más, a fin de concretar el sueño que tuvo inicial y fundamentalmente don Gabriel García Moreno, con el funcionamiento del Ferrocarril interandino, lo que permitió y dio lugar a la ulterior configuración y unificación humana y geográfica de la República del Ecuador moderno. Existen sobre él, mi abuelo, testimonios de su llegada a Guayaquil, desde Los Ángeles, en California, como miembro de la "Iron Works Co.", hasta el puerto Colón en Panamá y luego bordeando el Pacífico sur, hacia la Isla Puna, y finalmente al puerto ecuatoriano que le ofreció su primera bienvenida, a orillas del entrañable río Guayas. Sin embargo, hay inicios de mi abuelo Johnson que se radican en Loja y Machala, en donde participa como artífice en la instalación de las primeras plantas de luz eléctrica de esas localidades del sur ecuatoriano y conoce a quien hiciera su esposa Rosa Ochoa Ordoñez en Loja, según consta de la partida de matrimonio expedida en Guamote, Chimborazo.

En este punto quisiera recordar con ustedes una parte de la presentación que, quien ahora les dirige la palabra, formulara la mañana del 24 de junio de 2008, con ocasión de celebrarse los 100 años

de la llegada de la primera locomotora del Ferrocarril G&Q, en el sector de Chimbacalle al sur de la Capital. Ceremonia a la cual concurren miembros de la familia Hartman, la embajadora de los Estados Unidos de América, Linda Jewell y los descendientes ecuatorianos de los ferroviarios, en la misma que por mandato de los descendientes que construyeron el ferrocarril ecuatoriano, me confiaran su fraterna representación. Y allí les decía y cito:

Inútil sería abundar en esta vieja odisea, pero si dejar incuestionable constancia que esta gran obra permitió finalmente la conformación definitiva de la patria ecuatoriana, pues con anterioridad a ésta no había esa indispensable unificación de la costa, con la sierra y el oriente, que, sí se concreta, en cambio, con la conclusión de esta magnífica obra. Y añadí: Hace medio siglo, mi padre, proponía formalmente al entonces ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Ingeniero Javier Neira poner en marcha un proyecto sumamente atrevido, que comprendía no sólo de restauración de la vía férrea, sino también de posibilitar la construcción de un proyecto de integración entre los países de la subregión, a través de una línea que partiendo desde Maracaibo en Venezuela, viniera bordeando las costas de Colombia, Ecuador, Perú y Chile, a la que podría sumarse un ramal que incorporaría a Bolivia, como una forma de contribuir, de manera realista al proceso de integración andina. Nunca tuvo eco esta por demás curiosa iniciativa, ni siquiera como una posibilidad de análisis, estudio o consideración y poco a poco la idea fundamental de reivindicar el Ferrocarril fue desvaneciéndose, hasta su definitiva desaparición...

Debo insistir en que, con el arribo a Quito, el 25 de junio de 1908, del "Caballo de Hierro", las distancias entre las ciudades del país, hasta llegar a la Costa, en Guayaquil, se acortan considerablemente, lo que permite que el Ecuador se consolide y se establezca definitivamente en un solo territorio, dejando de depender, como era hasta entonces, de Bogotá por el Norte, o de Lima, por el Sur. Este hecho resulta determinante en la consolidación física y humana del nuevo Ecuador, porque sobre todo permite una movilidad más rápida entre ecuatorianos, conocerse a sí mismos, entre ellos y disfrutar mucho más del mutuo conocimiento de los valores, virtudes y hasta de alimentos de uno y de otro sector de la Patria, al fin unificada.

Otra cosa habría sido quizás y de mucha mayor importancia, si se hubiese concretado aquella idea que imaginaba mi Padre de contemplar la construcción de un ramal desde Riobamba-Ambato hacia el Oriente ecuatoriano que incluía a Macas y Puyo, así como perfeccionar, reforzar y modernizar la vía Quito-Ibarra-San Lorenzo por el norte del país.

Pero, sobre el magnífico acontecimiento, me refiero al de 1908, de la llegada de la primera locomotora a Quito, guardo conmigo una copia auténtica del original del intercambio de mensajes cruzados entre los presidentes Theodore Roosevelt y Eloy Alfaro, de fechas 25 y 28 de junio de 1908, respectivamente, los que hacen alusión a la conclusión satisfactoria y feliz de esta grande, como monumental obra que podría calificársela como la primera en el campo de una incipiente cooperación internacional de índole bilateral entre dos naciones americanas de la época.

Hay muchas leyendas alrededor de esta verdadera epopeya, pues si nos detuviéramos en la posibilidad de pensar cómo estos ingenieros, extraños a un medio ambiente mal-sano, tan distinto al de sus orígenes, con diferente alimentación y de falta de cuidados para la salud en general, de incipiente higiene, pero que con el tiempo se fueron ambientando a las costumbres, al clima y hasta a las formas idiomáticas locales. Crearon sus propias interpretaciones lingüísticas. De allí, por ejemplo, hay testimonios que dan cuenta que muchas palabras utilizadas por estos extranjeros, fueron luego adoptadas del inglés por locales y adaptadas al léxico común de la época y que resultaron finalmente de indudable utilidad práctica, sin dejar de ser curiosas.

Apellidos que debemos citar, y con el riesgo de olvidar algunos, por lo que desde ya anticipo las debidas disculpas, y con el ruego de que me hagan saber de tales omisiones, a fin de poder corregir de seguida. Nombres, entonces como Brennan, Crowe, Stevenson, Robinson, Dunn, Reese; Silvers, Morley, McBride, Layman, McGregor, Brown o Johnson, se incorporaron definitivamente en el directorio onomástico del país, a finales del siglo XIX e inicios del XX y otros más que estaré posiblemente omitiendo, desde luego involuntariamente.

Debido a mis periódicas ausencias del país, por mi profesión, que me ocupó por medio siglo completo de mi vida, deplorablemente no pude estar presente en la ceremonia de presentación de la magnífica y significativa novela de un muy querido, distinguido e inteligente compatriota que lleva también al ferrocarril en sus venas. Me refiero al ilustre ecuatoriano Benjamín Ortiz Brennan; gratamente hoy aquí entre nosotros, por lo que quisiera resaltar el profundo sentimiento que Benjamín logra imprimir en ella, digo en su novela intitulada *El Bicho que se bajó del Tren*, que la he sentido incorporar en su íntimo contenido, porque también mi abuelo el Ingeniero George William Johnson debió haber pasado, sin duda, iguales y similares circunstancias a su llegada a tierras ecuatoriales, lejos de los suyos, tal como lo describe con tanta sensibilidad y destreza la pluma ágil, sentida y lúcida de Benjamín, a quien le brindo desde aquí un estrecho abrazo de renovada admiración.

Y no quisiera dejar de referirme, ahora y aquí, a otro personaje que, de igual forma, se lo ha relegado, por falta de conocimiento de los hechos humanos que rodearon la construcción de esta monumental obra que fue la del Ferrocarril G & Q. Me refiero al doctor James P. Crow, que fue realmente figura fundamental durante la construcción de este Ferrocarril. En efecto, este médico estadounidense, especializado en enfermedades tropicales, fue incorporado en el equipo de profesionales ferroviarios, rescatándole de las selvas peruanas, para que se responsabilizara de todo lo relativo al cuidado médico-sanitario de los técnicos dedicados a la construcción de la obra en Ecuador. El doctor Crow no sólo que cumplía con su diaria tarea de cuidar la salud de los extranjeros y eventualmente curarlos, sino que, con el paso de los meses, se le ocurrió establecer una especie de brigadas, a las que incorporó a todos los empleados, asistentes contratados y hasta a los colectores, controladores, telegrafistas, fogoneros, etc. para que, aparte de cumplir con sus diarias y fatigantes tareas de carácter técnico profesional, aprendieran las buenas prácticas y actuaran como sus “ayudantes” para enseñar a las poblaciones locales de las pequeñas aldeas y poblados, por donde se había planificado el curso de la línea férrea, enseñar, decía, directrices básicas, nuevos y muy útiles hábitos de limpieza y sobre todo de hi-

giene en el día a día y así evitar la propagación de enfermedades tropicales que estos extranjeros, encargados de la construcción de la línea férrea, encontraron sobre todo en la región tropical y en la misma costa. Este magnífico médico estadounidense hizo igualmente familia en el Ecuador y ha dejado una extensa e importante prole en Riobamba y Guayaquil. Muchos de ellos decidieron años atrás trasladarse definitivamente a los Estados Unidos, como fue el caso de un querido compañero y amigo Eddy Crowe, quien dedicó años, inclusive con medios económicos propios, a rescatar la verdadera historia de lo que significó para nuestro querido Ecuador la construcción del Ferrocarril ecuatoriano. Lamentablemente, Eddy, uno de sus nietos, falleció muy temprano, hace ya unos 4 años, dejando inconclusa su obra que, como se suele decir, con plata y persona, quiso escribir con sentido de fotografía y radiografía de la verdadera, fidedigna y auténtica historia del Ferrocarril Ecuatoriano... Pero sí Eddy logró concretar la construcción de un precioso mausoleo en el cementerio de Guayaquil, para allí colocar los restos de su abuelo el doctor James P. Crowe, a cuya inauguración concurrió una muy grande prole de apellido Crow, nacida y establecida, en buena parte, aquí en el país. Sin embargo, quedó inconclusa su entrañable tarea de rescatar la reconstrucción de las preciosas estaciones ferroviarias, establecidas a lo largo de toda la línea férrea, que constituyen un verdadero patrimonio arquitectónico y que, por ninguna circunstancia, pueden destruirse y desaparecer. Quedan, sin embargo, y afortunadamente, algunas estaciones restablecidas, debida y técnicamente logradas y realizadas con el trabajo de albañilería de los italianos Cattani y Giuliani. Otras, lamentablemente deterioradas y en las localidades de Pifo y Cumbaya y hacia el sur en Palmira, Guamote, Columbe, Cajabamba, Tixán, Shucos, Pistishi, Huigra, Bucay o Durán, etc. Solo la de Riobamba subsiste en magnífico estado de conservación.

Hay algunos muy importantes testimonios escritos sobre la construcción del ferrocarril, desde el punto de vista técnico, pero creo que sobre el aspecto humano y sentimental poco o nada se ha dicho, de allí que por ejemplo la novela de Benjamín, a la que he hecho una breve referencia, resulta de significativa importancia, para lo que es

la bibliografía real de esta epopeya ferrocarrilera ecuatoriana y que por ninguna circunstancia se la puede omitir.

Y no podría dejar de citar aquí que mi abuelo George William Johnson tuvo que salir del Ecuador a finales de 1910, de manera intempestiva y sólo protegido por los Consulados de Gran Bretaña y de los Estados Unidos en Guayaquil y viajar súbitamente con destino a Chile, debido a una denuncia planteada por él por manejos fraudulentos de fondos del Estado en la administración ferroviaria, por lo que se instaló momentáneamente en Valparaíso. Esto lo asevera el historiador ecuatoriano don Fernando Jurado Noboa, quien asegura haber encontrado y leído el respetivo proceso instaurado injustamente en contra de mi abuelo, a quien el afamado jurisconsulto ambateño doctor Abel Pachano se hiciera cargo de su defensa ante la corte de la ciudad de Ambato, al cabo de lo cual habría retornado al Ecuador.

Muy aparte de todo ésto, desearía compartir con ustedes algo de importancia menor y aunque de índole diferente, con un especial valor vernáculo y curioso, cuando nos referimos a ciertos términos que, a más del aspecto técnico, tienen que ver con lo lingüístico, que por su alcance resulta ingenioso y que no puedo dejar de mencionarlo. Se trata, en efecto, de vocablos que crearon, con razón fonética solamente, estos extranjeros que hicieron patria en nuestro país, durante su fecunda y entrañable estancia en nuestras tierras. Palabras como, por ejemplo: Guachimán, Guaype o playo, por decir, en su orden del Inglés *watch-man* por vigilante; *whipe* por limpión; *pliers* o playo por tenaza... La conocida población en la parte sur de la provincia del Chimborazo, camino a la Costa, por ejemplo, bautizada como Huigra, proviene sin duda de cómo un viejo ferroviario mister Eduard Morley, que se radicó finalmente en el sur de la provincia del Chimborazo, una vez retirado, adquirió para ella ganado vacuno a los que los pobladores locales los llamaban "huagras" y mister Morley lo escuchó y lo pronunciaba "huegra", de allí que a esa estación del Ferrocarril se la bautizo final y oficialmente con el nombre de "Huigra". Y otro término muy singular es el que se le atribuye igualmente a estos extranjeros, que es "cololón" al referirse a aquel arroz que se lo lleva a cocción más de lo

debido y que por ello lo deja un poco tostado y crujiente que deviene del inglés “*cock to long*”. Por último, el término “seco”, para identificar al plato que se lo sirve en segundo lugar, estos extranjeros lo pedían como “*second*”, de allí que quienes los servían, lo identificaron como “el seco”... Ésto como un añadido y nada más.

La historia de la Humanidad está constituida por pocas grandes ideas que se multiplican y perfeccionan en otras, en razón de la experiencia y por muchos hechos promisorios, pasados y presentes, que se multiplican, se repiten e irradian para el progreso nacional y el desarrollo social de los pueblos. Así, cité la crónica o el currículo del ferrocarril, no sólo para honrar a un antepasado mío, sino, en especial, para refrescar la verdad, pues en la vida real de las personas y de las naciones y los pueblos, no mencionar las realidades, es olvidarlas. Y al hacerlo, voluntariamente o no, tales hechos quedan absurdamente marginados de los registros de la Historia. Y lo que he relatado, tiene el mérito de traducir hechos reales, no imaginados, que se constituyen en expresión escrita de lo que sucedió y en función de que dicha obra estratégica y viva, no pueda ni deba ser olvidada por historiadores, ni menos por la Historia. Los pueblos están en la obligación de demandar y conocer el pasado para saber quiénes fueron y de dónde vienen; quiénes son y hacia dónde van; y quiénes quieren ser, para que cuando sean, les corresponda, a su vez, hacer Historia con su voluntad, determinación y acciones y, luego, oportunamente, escribirla con la verdad, el corazón y la mente.

Señor presidente y directivos de la ilustre Academia de Historia del Ecuador, señoras y señores, mi intervención ha terminado.

Muchas gracias.

Quito, 2 de mayo de 2024