



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
Nº 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
Dra. Libertad Regalado Espinoza	Universidad Laica Eloy Alfaro-Manabí
Dr. Rogelio de la Mora Valencia	Universidad Veracruzana-México
Dra. María Luisa Laviana Cuetos	Consejo Superior Investigaciones Científicas-España
Dr. Jorge Ortiz Sotelo	Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima-Perú
Dra. Rocío Rosero Jácome	Universidad Internacional del Ecuador

EDITOR

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

COMITÉ CIENTÍFICO

Dra. 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
Dra. Cristina Retta Sivoilella	Instituto Cervantes, Berlín- Alemania
Dr. Claudio Tapia Figueroa	Universidad Técnica Federico Santa María – Chile
Dra. Emmanuelle Sinardet	Université Paris Ouest - Francia
Dr. Roberto Pineda Camacho	Universidad de los Andes-Colombia
Dra. 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	Univesidad Católica Silva Henríquez – Chile
Dr. Tomás Caballero Truyol	Universidad del Atlántico – Colombia
Dr. Julio César Fernández	Universidad Nacional Pedro R. Gallo – Perú
Dra. 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. Saúl Uribe Taborda	Universidad Politécnica Salesiana – Ecuador
Dr. Juan Cordero Ñiguez	Academia Nacional de Historia – Ecuador
Dra. 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

LA COMPAÑÍA MCDONALD Y LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR

John F. Uggen¹

La historia de los ferrocarriles ha enfocado principalmente en el ferrocarril como corporación, mientras poco se ha escrito sobre los verdaderos héroes de la construcción: los contratadores que asumían el riesgo financiero, reclutaban a los trabajadores y proveían los equipos y maquinaria utilizados en la construcción y los trabajadores que hacían el trabajo duro y peligroso de la nivelación del lecho, la construcción de los terraplenes y la tendida de los rieles.

Una de las tareas del historiador es recuperar la memoria de los personajes olvidados, o peor aún, borrados de la historia oficial. Y esto es precisamente el caso de la historia del Ferrocarril del Sur, que muy poco ha tomado en cuenta el importante papel que la compañía constructora J. P. McDonald del estado de Tennessee tomó en la construcción del tramo más difícil del ferrocarril más difícil del mundo entre el Puente de Chimbo y Alausí, alrededor de la famosa montaña de la Nariz del Diablo.

El 14 de junio de 1897 el Gobierno del Ecuador firmó el contrato para la construcción del Ferrocarril del Sur con Archer Harman, en representación de un sindicato de inversionistas norteamericanos. Según el Artículo Primero *“Archer Harman por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito organizará una compañía en los Estados Unidos de América, la que se compromete tomar a la par las acciones principales (o sea los bonos de primera hipoteca) y el stock preferido y proporcionar en oro de los Estados Unidos ... y construir un fe-*

1 En 1965 obtuvo la Licenciatura en español en la Universidad de Oregon, Master en español en la Universidad de Miami, 1970; PhD. en Asuntos internacionales en la Universidad de Miami. de 1965 a 1967 vino como Voluntario del Cuerpo de Paz a Milagro en la provincia del Guayas. Profesor de Lingüística y Fonética en la Universidad de Oriente de Cumaná, Venezuela, y, posteriormente desarrolló su carrera como profesor de Español y Literatura Latinoamericana en la Willamette University en Salem, Oregon, de 1980 a 2015. Actualmente es profesor Emeritus de esta universidad. Posee, además un nutrido currículo de publicaciones y conferencias.

ferrocarril de vía permanente desde el Puente Chimbo hasta Quito." Según el Artículo 32 del contrato de 1897 la Guayaquil y Quito Railway Company fue autorizada a traspasar el contrato de construcción a otra compañía constructora.²

El costo de la construcción fue calculado en \$12,282,000 en bonos de primera hipoteca garantizados por el Gobierno del Ecuador, y \$5,250,000 en Stock Preferido, sin garantía del Gobierno, que serían emitidos a los accionistas de la Compañía del Ferrocarril, por un costo total de \$17,532,000. Es importante señalar que las acciones preferidas no representaban una inversión de dinero en efectivo por parte de Harman y sus asociados, sino el pago por parte del Gobierno del Ecuador a Harman y sus asociados por haber asumido el riesgo de construcción. Y esto a pesar de que Harman, en el juicio diplomático que entabló en 1910 en contra del Gobierno del Ecuador por la demora en el pago de intereses de los bonos de primera hipoteca siempre insistía al Departamento del Estado que los \$5,250,000 fueron pagados en su totalidad por él y sus asociados.³

La única conclusión posible es que el costo de construcción sería los \$12,282,000 en bonos de primera hipoteca garantizados por el Gobierno del Ecuador. En otras palabras, la construcción se haría con dinero aportado por el Gobierno y no por la Compañía del Ferrocarril, a pesar de que el Primer Artículo comprometía a la Compañía a proporcionar el dinero para construir el ferrocarril. Además del stock preferido, la Compañía del Ferrocarril estaba autorizada a emitir \$7,032,000 en stock común, el 51% a la compañía y el 49% al Gobierno del Ecuador por una capitalización total de \$24,560,000. De esta manera la propiedad del ferrocarril pertenecería a los accionistas y no al gobierno. Según el estimado preliminar de Archer Harman, la distancia total desde Durán hasta Quito era 296 millas o \$85,874 por milla, un costo alto pero no excesivo dado las dificultades topográficas del terreno en la subida a la cordillera occidental de los Andes.⁴

² Contrato Valdivieso-Harman 14 junio 1897.

³ File 422.11G/93. The Guayaquil and Quito Railway Company. Expedientes 189-1440. Washington, D.C. Archivo Nacional de los Estados Unidos.

⁴ *The Market World and Chronicle*, 1912: 606.

Es importante enfatizar aquí la diferencia entre la Guayaquil y Quito Railway Company, que fue organizada para operar el ferrocarril, y una compañía constructora, que sería la encargada de realizar la construcción de la línea y a recibir los bonos y acciones emitidos por la Compañía del Ferrocarril.

La Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito fue organizada en el estado de New Jersey el primero de septiembre de 1897. Como la compañía no era una compañía constructora, una de las primeras tareas de Archer Harman fue organizar una compañía para construir la línea. El 17 de febrero de 1898 Harman organizó la South American Railway Construction Company, la primera de cuatro compañías constructoras. Las otras tres fueron la Ecuador Development Company, la Ecuadorian Association y la Inca Company.⁵ El capital social autorizado fue \$50,000 pero el capital pagado con que comenzó fue de solo \$1,000, un capital irrisorio para poder financiar la construcción de la línea desde Chimbo hasta Quito!⁶

Según Augustus J. Veenendaal, Jr.:

La estafa más común de los promotores era la compañía de construcción. Mientras una compañía de ferrocarril recientemente incorporada solo existía en papel, sin ingresos de tráfico propios de ninguna clase, sus bonos y acciones eran muchas veces muy difíciles de vender al público. Para conseguir el capital necesario para construcción, la así llamada compañía de construcción fue frecuentemente establecida. La construcción actual de la línea de ferrocarril fue generalmente subcontratada a una serie de contratistas más pequeños quienes eran pagados por la compañía de construcción... Casi invariablemente el costo real de construcción de la línea era mucho más bajo —frecuentemente la mitad que el total en bonos dados a la compañía de construcción porque los bonos solo podrían ser vendidos al público a un descuento muy grande. Esto quería decir que el nuevo ferrocarril fue obligado a asumir una deuda muy grande al comienzo. Los expertos han calculado que un 60% o más de todos los ferrocarriles construidos eran sobrecapitalizados y lleno de deudas.⁷

⁵ Uggen, 208: 162-172.

⁶ South American Railway Construction Company, 1898.

⁷ Veenendaal, 1996: 113.

Para este autor no hay lugar a dudas que Harman empleó el mismo modelo de compañías de construcción con la Guayaquil y Quito Railway Company. La simpleverdad es que Eloy Alfaro y los congresistas de 1897 cayeron víctimas de una de las estafas más antiguas en toda la historia de la construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos.

La South American Railway Construction Company, que no había construido un solo kilómetro de línea de ferrocarril y que comenzaba a funcionar con un capital social de solo \$1,000 fue organizado principalmente para recibir los primeros bonos y stock emitidos por la Compañía del Ferrocarril. En la misma fecha de haber organizada La South American Railway Construction Company, Archer Harman firmó un contrato con la prestigiosa firma constructora Drake y Stratton de Nueva York y Philadelphia. El contrato fue por 4 millones de dólares, menos de la mitad de los bonos autorizados, y Drake y Stratton ofrecía terminar toda la construcción para enero de 1902.⁸

La Drake y Stratton Construction Company tenía una amplia experiencia en la construcción de líneas férreas para algunas de las compañías ferrocarrileras más importantes de los Estados Unidos como la Pennsylvania Railroad, la más grande de aquella época. Tenía además experiencia internacional en Cuba donde construyó 6 millas de línea para conectar la ciudad de Habana con el Puerto de Matanzas. En 1896 la compañía estaba capitalizada por \$1,000,000 y tenía contratos que valían millones de dólares más.

El 13 de junio de 1898 Drake y Stratton mandó el ingeniero George I. Riley al Ecuador en un viaje de inspección. El informe preliminar de Riley fue muy favorable y Riley opinó que su compañía podría terminar la construcción en menos de cuatro años.⁹

Pero la oposición conservadora en el Congreso de 1898 desaprobó el contrato de 1897 y la Drake y Stratton se retiró del negocio. Según el autor, *“Uno de los principales puntos de oposición del Congreso de 1898 fue el Artículo 6 del contrato de 1897, que estipulaba que los trabajos de construcción deberían ser pagados a la Compañía del Ferro-*

⁸ Sherrill, 1898: 1.

⁹ “Se comunica que...” *El Grito del Pueblo*, 1898: 3.

carril al comenzar la construcción de cada milla."¹⁰ Como Harman y sus socios no tenían el capital para financiar la construcción, pensaban financiarla con adelantos del Gobierno del Ecuador y la venta de los bonos de primera hipoteca. Pero el Congreso de 1898 reformó el Artículo 6 "*para que los trabajos fueran pagados cada mes, de acuerdo a los trabajos hechos el mes anterior.*"¹¹ O sea, un reembolso de dinero gastado por la compañía en vez de un adelanto.

Otra vez Harman estuvo sin una compañía constructora y de fondos para financiar la obra. El 16 de septiembre de 1898 Harman organizó la constructora la Ecuador Development Company con el banco privado Dent, Palmer de Londres para financiar la obra. Cuando el arreglo fracasó Harman se fue a Londres y organizó con Sir James Sivewright la Ecuadorian Association, la tercera de las compañías de construcción, el 4 de abril de 1899. Por límites de espacio no podemos tratar en esta presentación todos los complicados trámites que hicieron Harman y Sivewright entre abril de 1899 y junio de 1900 para reunir los fondos para comenzar la construcción.¹² Para aplacar la oposición en el Ecuador por la demora en la construcción, Archer Harman encargó a su hermano, el Mayor John Harman, el ingeniero en jefe del ferrocarril, a que comenzara la construcción con equipos nacionales contratados por la Guayaquil y Quito Railway Company.

Bajo la dirección del Mayor Harman y su suegro, el Coronel William F. Shunk, terminaron de ubicar la línea por el valle del río Chimbo siguiendo la antigua ruta Kelly y repararon la antigua línea entre Durán y el puente de Chimbo, que fue entregado a la Guayaquil y Quito el 24 de mayo de 1900. Pero las lluvias torrenciales de marzo de 1900 destruyeron los primeros quince kilómetros que habían construido partiendo desde el puente de Chimbo, siguiendo la ruta Kelley por el valle del río Chimbo. Una ubicación nueva fue escogida que seguiría el curso del río Chan Chan hasta llegar a Alausí, pasando por Sibambe y la Nariz del Diablo.¹³

¹⁰ Uggen, 2008: 164.

¹¹ Ibid.

¹² Uggen, 2008.

¹³ Brainard y Brainard, 2007: 92-93.

Un artículo publicado en *El Grito del Pueblo* el 20 de marzo de 1900 decía: “*que la línea que se extendería de Chimbo hacia adelante, está completamente perdida. ... Cuanto se ha gastado en esta sección, está perdido.*”¹⁴

Según Harman la destrucción de la línea costó a la compañía más de medio millón de dólares y justificaba el abandono de la ruta Kelley y el Gobierno del Ecuador aprobó el cambio de la ruta al valle del río Chan Chan el 10 de marzo. Una vez aprobada el cambio de la ruta, Harman salió del Ecuador para Londres para negociar el contrato de construcción entre la Association y James P McDonald, contrato que fue aprobado el 15 de junio de 1900.

James Polk McDonald

James Polk McDonald (1861-1922) nació en la ciudad de Nueva York de padres irlandeses. A una edad muy temprana se mudó con su familia a la ciudad de Knoxville, Tennessee donde se crió. En 1881 se graduó de la Universidad de Tennessee como ingeniero civil. El año siguiente consiguió su primer trabajo como contratista para poner lastre en una sección del ferrocarril East Tennessee, Virginia y Georgia en el estado de Tennessee.¹⁵ En este mismo año su hermana Rosa McDonald se casó con John Shea (1857-1902), hijo de inmigrantes irlandeses igual que James McDonald. En 1883 McDonald y Shea formaron la constructora McDonald, Shea y Compañía, que llegaría a tener la reputación como la mejor compañía constructora de ferrocarriles en todo los Estados Unidos. Entre 1883 y 1900, año en que McDonald firmó el contrato para construir la línea entre Chimbo y Quito, habían construido más millas de ferrocarril que cualquier otra compañía en los Estados Unidos. La lista de ferrocarriles en que trabajó McDonald, Shea y Compañía es realmente impresionante.

Entre 1882 y 1900, la prensa citó 24 contratos por un valor de más de 15 millones de dólares que había ganado la compañía McDonald. La Compañía McDonald empleaba un sistema de contratación

¹⁴ “La vía férrea...,” *El Grito del Pueblo*, 20 de marzo, 1900: p.3.

¹⁵ *Knoxville Daily Chronicle*, 14 febrero, 1882: 4.



James Polk McDonald, fundador de la Compañía J P McDonald

Foto obsequiada al autor por Shea Brown, descendiente de McDonald y de John Shea

de mano de obra similar a otras compañías constructoras de la época. Los ferrocarriles preferían contratar a los negros porque podían pagarles menos que los blancos o los inmigrantes europeos.

Según Kathryn Parsons Willis: *“El trabajo, especialmente la tendida de los rieles, en terreno accidentado y los túneles era muy duro y hecho a mano, con palas, picos, hachas, dinamita, carros de manos, sogas, mulas y caballos. Los rieles, los durmientes y los clavos eran todos muy pesados”*.¹⁶

Otra modalidad frecuente era hacer un contrato con las prisiones estatales para utilizar prisioneros como mano de obra. Emplear a criminales requería el uso de la mano dura, y la prensa citaba frecuentes casos de abusos en contra de las compañías de construcción y era frecuente la fuga de trabajadores.¹⁷

Como la McDonald era del estado de Tennessee, recultaba a muchos negros del sur, sobre todo en los estados de Tennessee, Georgia, Alabama, Mississippi y Virginia. La mayoría de los contratos estaba en el sureste de los Estados Unidos pero también construyó líneas en los estados de Nueva York y Maine. En el extranjero, además de Jamaica, trabajaron en Canadá, México y Puerto Rico. También tenían mucha experiencia manejando a miles de trabajadores.

¹⁶ Parsons Willis, 18 febrero, 2019: 1.

¹⁷ “Home, sweet home,” *The Birmingham News*, 26 marzo, 1892: 5.

En febrero de 1892 McDonald, Shea ganaron el contrato para construir un ferrocarril en el estado de Maine y extenderlo hasta la ciudad de Montreal en Canadá. El contrato fue por 105 millas en un terreno muy aislado y en pleno invierno del extremo noreste de los Estados Unidos. Para mano de obra McDonald reclutó a más de 5000 negros del sur porque según McDonald los negros eran trabajadores mucho mejores que los inmigrantes italianos y otros trabajadores blancos.¹⁸ Además, la tasa de desempleo entre la población negra del sur de los Estados Unidos era tan alta que los negros aceptarían cualquier trabajo con tal de poder escapar del brutal racismo que sufrían en el sur. Pero apenas empezado el trabajo la prensa reportaba de la explotación y trato cruel que recibían de la McDonald y Cia. Aunque las denuncias de abusos fueron denegadas por McDonald,¹⁹ un reportaje en particular describió a los trabajadores negros como esclavos, un presagio de los problemas laborales que iban a ocurrir más tarde con los jamaquinos reclutados por McDonald para trabajar en el Ecuador.²⁰

Jamaica, 1894-1896

Después de terminar el contrato en el estado de Maine en 1893, la McDonald consiguió el contrato para la construcción de 54 millas del ferrocarril de Jamaica por un valor de \$ 2'000.000. El contrato fue firmado el 28 de septiembre de 1894 con la West India Improvement Company, que tenía el contrato con el Gobierno de Jamaica para extender la línea entre Port Antonio y Kingston.²¹ El ferrocarril de Jamaica presentaba dificultades similares a las que iban a encontrar en la construcción en Ecuador en cuanto a un clima tropical caluroso, una topografía accidentada con montañas que llegaban hasta 7,000 pies de altura. El trabajo incluía 27 túneles, 73 puentes de vigas, 13 viaductos y 11 puentes de torre. Según el autor de un artículo de la prensa en Los Ángeles, "... *jamás se han encontrado obstáculos*

18 "To Rush Things Along," *The Journal and Tribune*, 2 febrero 1892: p. 3

19 "There's Nothing to it," *The Journal and Tribune*, 17 abril, 1892: 17.

20 "Labor Slaves in the Adirondaks," *The Boston Daily Globe*, 21 de mayo, 1892: 1.

21 Central Trust co. vs West India Improvement Company, 1897: 37.

*los tan tremendos como los que encontró la compañía McDonald en un tramo de solo 50 millas.”*²² La construcción fue terminada el 14 de agosto de 1896 y la línea abierta al público. El costo de construcción fue calculado a \$100,000 por milla. Además de McDonald y John Shea, estuvieron dos hermanos de Shea, Will Shea y Frank Shea, que después acompañarían a hermano para trabajar en el Ecuador como subcontratistas. Según un norteamericano que visitó Jamaica en 1896 cuando la línea estaba casi terminada *“el ferrocarril de Jamaica tiene el mejor lecho o plataforma de ferrocarril y los mejores y más pesados puentes que he visto en mi vida.”*²³

La Compañía McDonald llegó a tener la reputación de ser la constructora más grande de los Estados Unidos, y de siempre cumplir con sus trabajos dentro del tiempo señalado en sus contratos.

En el año 1900 McDonald tenía su oficina principal en el número 33 Wall Street (frente al Trump tower actual) en el mismo edificio donde E H Norton y la Guayaquil y Quito Raililway Compañía tenían sus oficinas. Es obvio que Harman y McDonald se habían conocido antes de la firma del contrato con la Ecuadorian Association y que Harman mismo recomendó a la compañía de McDonald a la Asociación. En otras palabras, Harman y la Asociación contrataron la mejor compañía de construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos de la época. La calidad y la experiencia de la compañía McDonald es indiscutible y un punto importante en vista de la manera en que fue “despedida” por la Ecuadorian Association en 1902, según las autoras *de El Ferrocarril en El Cielo*.²⁴

El 6 de junio de 1900 la Ecuadorian Association traspasó el contrato de construcción a la J P McDonald y Compañía en Londres para terminar la línea hasta Quito. Una copia del contrato está en el archivo Espinoza Pólit en Cotacollao, donde el autor de este trabajo la encontró. El contrato en sí es muy curioso porque no señala cuánto valía el contrato en total. La prensa en los Estados Unidos citó dos cantidades diferentes: \$ 6 millones y \$ 16 millones, la cifra más cerca

22 “A Feat of Railroad Engineering by Americans,” *Los Angeles Evening Express*, 12 de marzo, 1896: 8.

23 “Fair Jamaica,” *Mower County Transcript*, 4 de marzo 1896: 1.

24 Brainard y Brainard, 2007: 92-93.

a los \$ 17'532.000 del contrato original de 1897. El autor cree que la cifra de \$ 6'000.000 es la más probable, dado que Harman y el cuerpo de ingenieros calculaban que la construcción costaría un máximo de \$ 5'000.000 y esperaban quedar con el resto de los bonos como parte de su ganancia.

En una carta de Archer Harman al Sr. Fox Pitt en diciembre de 1898, Harman escribió lo siguiente:

Declaro a usted que el Coronel William F. Shunk, Ingeniero en Jefe de la Guayaquil y Quito Railway Company, quien, como bien lo sabe usted, ha estado en el Ecuador desde el 6 de octubre último, ayudado por un cuerpo grande de ingenieros, ha investigado cuidadosamente toda la línea, construida y por construir y me ha informado que la línea férrea puede ser construida y equipada desde Durán a Quito por la cantidad de \$ 5,000,000.²⁵

Cuando McDonald firmó el contrato con la Ecuadorian Association, ya se había decidido el cambio de la ruta al valle del río Chan Chan, pasando por Sibambe y la Nariz del Diablo.²⁶ Así que a la McDonald le tocó construir la parte más difícil de toda la línea del ferrocarril.

Además de las dificultades del terreno, y la inclinación en que tendría que subir, había una gran falta de trabajadores dispuestos a trabajar en las condiciones del terreno y clima que presentaban la subida a la cordillera occidental de los Andes. Aprovechando su experiencia reciente en Jamaica, McDonald firmó un contrato con el gobierno británico para contratar a más de 5.000 jamaquinos, con la idea de que los negros jamaquinos podrían soportar mejor que los indios serranos los rigores del clima tropical. McDonald calculaba que podría terminar la construcción hasta Quito en dos años. El primer grupo de 1.000 negros jamaquinos llegó a Colón el 9 de octubre de 1900 rumbo a Guayaquil. Fueron contratados por un período de dos años a sesenta centavos al día. Al llegar a Panamá, 900 de los 1.000 jamaquinos se negaron a seguir al Ecuador,²⁷ siendo la primera

²⁵ Carta de Archer Harman a Fox Pitt, 16 diciembre, 1898, Ecuador Development Company law suit, Carpeta 13, Expediente (B), p. 62, 2 oct, 1901.

²⁶ Ibid.

de una serie de disputas entre la Compañía McDonald y los trabajadores jamaíquinos.



**Única foto conocida de James P. McDonald en el Ecuador.
Aquí, junto a Eloy Alfaro y Ramón Vallarino, intérprete y representante
del Sindicato Americano en el Ecuador**

Archivo Histórico del Banco Central. Imagen 03334

En la primera semana de diciembre 1900 ocurrió un conflicto tan grave entre los capataces de McDonald y los trabajadores jamaíquinos²⁸ que el Gobierno del Ecuador tuvo que apostar un destacamento de tropas en los campamento de McDonald para mantener el orden.²⁹ Y el gobernador británico de Jamaica envió un comisionado especial para investigar los abusos. Como resultado de su investigación, el gobernador de Jamaica ordenó la suspensión de emigración de trabajadores jamaíquinos al Ecuador para trabajar en los campamentos de McDonald, acusación que fue negada por la compañía.³⁰ Según Jackson Smith, el superintendente general de McDonald en Ecuador, la causa de los conflictos se debía a que muchos de los jamaíquinos contratados esperaban conseguir empleos de oficina o de administradores y se rehusaban a trabajar en la construcción como simples peones.

27 "Jamaican Laborers," *The Journal and Tribune*, 9 octubre, 1900: 2.

28 "McDonald's Men at War with Jamaican Laborers," *The Journal and Tribune*, 25 diciembre, 1900: 2.

29 "Fighting in Ecuador," *The Journal and Tribune*, 15 enero, 1901: p. 1

30 "Report is Magnified," *The Journal and Tribune*, 26 diciembre 1900: 2.

Los problemas laborales fueron resueltos con los Jamaíquinos y las tropas retiradas en marzo de 1901.³¹ El Gobernador de Jamaica revocó la orden de suspensión de emigrar en abril de 1901 y la McDonald volvió a contratar a más trabajadores de Jamaica, además de las otras islas del Caribe.³² Pero los conflictos volvieron a recrudecer en julio de 1901 cuando una “batalla sangrienta” estalló entre los trabajadores de Jamaica, Puerto Rico y Barbados en contra de los capataces norteamericanos en que varios trabajadores fueron asesinados y muchos norteamericanos sufrieron heridas, incluyendo el jefe del campamento.³³

Un hombre clave: John Shea y La Nariz del Diablo

John Shea (1857-1902), el cuñado del contratista McDonald, según sus amigos, era alto con un físico impresionante y le gustaba la bronca. Cuando estaba trabajando en Jamaica los obreros le dieron el sobrenombre de “Big Chief” o “Gran Jefe” *“y que le gustaba dar látigo a cualquier trabajador de vez en cuando, solo por no perder la costumbre.”*³⁴ Según García Idrovo, en su libro *El Ferrocarril más difícil del Mundo*:

Los jornaleros que trabajaban eran presidiarios que demandaban estricta vigilancia. Uno de los jefes encargados de su custodia era John See (sic: Shea) quien era un verdadero armillero (persona debidamente armada con dos pistolas, carabina, machete y puñal). Este personaje había ganado fama por su excesiva rudeza en el trato a los obreros y había advertido que al primer conato de fuga o sublevación los mataría sin ninguna advertencia.³⁵

El autor no está acusando directamente a John Shea por ser la causa principal de las querellas entre los capataces de McDonald y los trabajadores jamaíquinos, pero sí representaba cierta actitud demasiado racista entre los norteamericanos que vinieron con McDonald, casi todos del sur de los Estados Unidos.

31 “Troops to be withdrawn,” *The Journal and Tribune*, 27 marzo, 1901: 3.

32 “Jamaican Laborers,” *The Journal and Tribune*, 30 abril, 1901: 8.

33 “Bloody Fight in Ecuador,” *The Journal and Tribune*, 3 julio 1901: 2.

34 “Jamaica is a Paradise,” *The Koxville Sentinel*, 20 abril, 1895: 20.

35 García Idrovo. 2007: 128.



John Shea, contratista de La Nariz del Diablo

El origen del nombre “La Nariz del Diablo

Galo García Idrovo cita a un viejo ferroviario llamado Daniel Barragán:

Mientras nos encontrábamos en el sector de los túneles de Chanchan llega la primera máquina a Huigra... Uno de los contratistas, el ingeniero John Shaw (sic: Shea) se impresionó sobre manera al observar la gigantesca mole y dijo Devil's Nose que traducido al castellano quiere decir Nariz del Diablo.³⁶

El 29 de octubre de 1900 la prensa de Knoxville anunció que John Shea había tomado un subcontrato grande para construir la sección más difícil de la línea alrededor de la Nariz del Diablo.³⁷ Shea había estado trabajando en la línea tres meses cuando un empleado norteamericano describió la sección a cargo de Shea:

Los subcontratos de John Shea tienen bastantes obstáculos difíciles, incluyendo un túnel largo, y 4 o 5 millas de “switch-backs” o retrocesos, que serán construidos para poder llevar la línea alrededor de una mon-

³⁶ Ibid, pp. 129.

³⁷ “Ecuador Road: Subcontract Secured by John Shea,” *The Knoxville Sentinel*, Oct. 29, 1900: 3.

taña grande que está bloqueando la vía.(la Nariz del Diablo). Será muy fácil para el contratista Shea, porque solo tiene que volar un lado de la montaña con dinamita, y tendrá 4 o 5 mil pies de espacio en donde puede caer las rocas, sin necesidad de tener que remover las rocas a mano.³⁸

Un reportaje sobre el progreso de construcción en noviembre de 1901 declaraba que:

John Shea todavía tenía 20 millas de trabajo más arriba en las faldas de la montaña (Nariz del Diablo) y que el trabajo en toda la línea estaba progresando rápidamente.... John Shea tiene a su cargo cinco campamentos, a 30 millas del campamento principal de La Victoria... Y se ha descubierto que los trabajadores ecuatorianos son en su mayoría mejores y más fiables.³⁹

El 9 de febrero de 1902 la prensa de Knoxville afirmó que:

se está haciendo rápido progreso en el contrato de McDonald. Los accionistas del ferrocarril han enviado un representante para inspeccionar el trabajo que ha sido terminado y todavía bajo construcción. El representante estaba realmente sorprendido por la cantidad de trabajo realizado y está muy entusiasta en su alabanza por el Sr. McDonald y Jackson Smith, su gerente general. La línea ahora está en el sector de John Shea y pronto llegará al "switchback" o retroceso de La Nariz para el 1 de febrero, donde estará detenido a razón de la cantidad de mampostería que todavía falta por terminar. Cualquiera que haya oído al Sr. Shea describir la línea alrededor de la Nariz puede estar seguro que la descripción no era tan mala por 100 por ciento como lo es La Nariz en realidad. Una vez superado esta montaña, el resto de la línea será muy fácil en comparación con el trabajo que ha sido construido.⁴⁰

El Grito del Pueblo en su edición del 22 de febrero de 1902 confirma los comentarios favorables sobre el progreso de construcción de la prensa en los Estados Unidos:

38 "To Return in the Fall," *The Journal and Tribune*, 6 mayo 1901: 6.

39 "Ecuador's Railroad," *The Journal and Tribune*, 4 noviembre, 1901: 5.

40 "Events in Ecuador," *The Journal and Tribune*, 9 de febrero, 1902: 8.

Pasajeros llegados recientemente del interior por la vía del Chanchan, comunican que los trabajos del ferrocarril en la milla 28, o sea la Nariz del Diablo es el más difícil del trayecto comprendido entre Bucay Junction y Alausí. Un poco mas de dos millas de esta parte del camino subida en zig zag (retrocesos) van con paredes de retención. Gran parte de sus bases se han hecho ya y dentro de un mes y medio quedará terminado. De La Nariz a Alausí el trayecto es cortísimo y sin dificultades.⁴¹

El 9 de septiembre el presidente Alfaro declaró día de fiesta para celebrar la llegada de la línea a Alausí. La inauguración fue reportada extensivamente en los Estados Unidos. Un artículo de la prensa de Baltimore decía lo siguiente:

La J P McDonald Company ha invitado a las autoridades a asistir a la inauguración de la estación del ferrocarril en Alausí... Es después de que la línea parte de Chimbo cuando la parte más difícil del trabajo comienza. Desde Chimbo a Sibambe hay solamente 15 millas de distancia, pero la distancia por vía del ferrocarril será aproximadamente 50 millas, y con una elevación correspondiente a 7,727 pies. Cuando los contratadores americanos comenzaron la construcción desde Bucay a Quito, las dificultades encontradas parecían insuperables."⁴²

Los trabajos de la Compañía de McDonald terminaron oficialmente el 27 de septiembre de 1902. La compañía de McDonald trabajó en el Ecuador desde el 15 de junio de 1900 hasta el 27 de septiembre de 1902, un total de 27 meses y lograron construir la parte más difícil de todo el ferrocarril. Las autoras del libro *Ferrocarril en el Cielo*, declaran que McDonald fue despedido y su contrato cancelado por la insatisfacción con el trabajo ejecutado.⁴³ Citan a Sir James Sivewright en una carta a Archer Harman su "*gran decepción por los trabajos hechos en los 57 kilómetros de la división de la montaña.*"⁴⁴ *El Ferrocarril en el Cielo* es un bello libro y una fuente imprescindible para quienes tienen interés en la historia del ferrocarril. Pero por otro lado es un libro escrito siempre para justificar todo lo que hacían los her-

41 "La Nariz del Diablo," *El Grito del Pueblo*, 22 febrero 1902: 1.

42 "Railway Station in the Clouds," *The Baltimore Sun*, 9 septiembre 1902: 8.

43 Brainard y Brainard, 2007: 154.

44 Ibid.

manos Harman, basándose en su mayor parte en los documentos sobre el ferrocarril a que solo ellas tenían acceso. La versión “oficial” de las autoras de *El Ferrocarril en el Cielo* es que McDonald fue despedido por la mala calidad de su trabajo. Esto es muy difícil de creer. El mismo James P. McDonald cuenta que él mismo renunció su contrato y abandonó el Ecuador porque la Ecuadorian Association se había quedado sin fondos para pagarle por sus trabajos. Según un artículo que apareció en el periódico la *Knoxville Sentinel* el 25 de agosto de 1903, “*Todos los contratos de McDonald en Ecuador habían sido completados y fue McDonald mismo quien renunció los contratos porque la Ecuadorian Association no le pagó por sus trabajos. McDonald enjuició a la Asociación por \$ 1’790.840, cantidad que pudo cobrar.*”⁴⁵

Muerte Trágica de John Shea

Los trabajos de la Compañía McDonald terminaron oficialmente el 27 de septiembre de 1902. John Shea, el contratista del tramo de la Nariz del Diablo, abandonó el Ecuador en octubre de 1902. Había contraído la fiebre amarilla en el barco de vapor “Ecuador” y al llegar a Panamá fue puesto en cuarentena y murió a bordo del barco a 5 millas de la ciudad de Panamá. Sus restos fueron enterrados en el mar.⁴⁶

Después del Ecuador

¿Qué hizo James P. McDonald después de terminar sus contratos en el Ecuador? Según Alfredo Maldonado Obregón, “*Hubo hombres como el contratista McDona(l)sic: McDonald) quien no pudiendo soportar tanta tragedia conceptuó entregarse a la muerte.*”⁴⁷ García Idrovo añade que “*Los contratistas de terraplenes J G (sic: P) McDonald Company se estrellaron contra las rocas de la Nariz del Diablo pues tenían derecho a recibir 10,000 sucres en bonos por milla de trabajo ejecutada y el famoso zig zag se dice que costó cerca de un millón de sucres, gasto que llevó a la quiebra a esta compañía auxiliar del ferrocarril.*”⁴⁸

45 “McDonald Contracts Have all Been Filled,” *The Knoxville Sentinel*, 25 agosto 1903: 7.

46 “Death of John Shea,” *The Journal and Tribune*, 25 octubre, 1902: 5.

47 Maldonado Obregón, Alfredo, 1977: 92.

48 García Idrovo, Ibíd, p. 141.

Pues, James P. McDonald ni se murió al terminar su contrato en el Ecuador ni se fue a la quiebra. Como hemos comprobado, McDonald se fue del Ecuador porque la Ecuadorian Association no le pagó por sus trabajos. La verdad fue que la Asociación estaba en quiebra y no la compañía de McDonald. Apenas saliendo del Ecuador McDonald le fue ofrecido un contrato por 3 millones de dólares para construir un ferrocarril en Guatemala de 70 millas de largo.⁴⁹ McDonald había logrado construir 27 millas cuando el trabajo fue suspendido a causa de una guerra entre Guatemala y Honduras y el contrato de McDonald fue cancelado.⁵⁰

Al mismo tiempo que su compañía estaba trabajando en Guatemala, McDonald estaba negociando para contratos en México y Alaska.⁵¹ El contrato en México fue por \$2,000,000 para construir un sistema de agua potable, y alcantarillado en la ciudad de Tampico.⁵² El contrato para construir el Valdez y Copper River Railroad en Alaska fue por un millón de dólares pero no se concretó por falta de financiamiento.⁵³ Inclusive hubo rumores en la prensa que McDonald iba a ser contratado para construir un ferrocarril en la China por el sindicato organizado por su amigo el senador Calvin Brice pero tampoco se realizó por la muerte del senador. Cuando el gobierno de los Estados Unidos estaba preparando para construir el canal de Panamá hubo rumores que el gobierno iba a licitar la construcción al capital privado y que la firma de McDonald tenía muy buenas posibilidades de conseguir el contrato. Pero al último el Gobierno mismo decidió hacerse cargo de la construcción.

En 1910 McDonald organizó la Caribbean Construction Company en Nueva York para conseguir una concesión del Gobierno de Haití para construir un ferrocarril de 400 millas de largo a un costo de 2 millones de dólares. El contrato de concesión fue muy parecido al contrato que Archer Harman firmó con el Gobierno de Eloy Alfaro. El Sindicato tenía derecho de emitir bonos garantizados capital e intereses por el Gobierno de Haití, pagados por los derechos

49 "Railroad in Guatemala," *The Journal and Tribune*, 8 de octubre, 1902: 2.

50 "Wars and Volcanoes Abound," *The Knoxville Sentinel*, 3 de marzo, 1903: 1.

51 "The JP McDonald Contracts," *The Knoxville Sentinel*, 23 octubre 1902: 6.

52 "James P. McDonald Will Construct," *The Courier Journal*, 13 noviembre 1902, p. 10.

53 "Valdez Railroad," *The Daily Alaskan*, 15 de julio, 1903: 1.

de aduana colectados de todos los puertos de la isla. La concesión incluía además el derecho de ocupar todos los terrenos sin dueños hasta 200 millas a lo largo de la línea a construirse y hasta 12 millas hacia el interior en ambos lados de la línea. La concesión también daba a McDonald el monopolio en la exportación de plátano y otras frutas tropicales sembradas en los terrenos de la concesión.⁵⁴ Pero la violencia política en Haití interrumpió la colección de los derechos de aduana y McDonald se vio sin fondos para financiar la construcción y el desarrollo de las plantaciones. En 1911 la concesión de McDonald fue cedida a otro sindicato financiado por la poderosa W R Grace y Compañía.⁵⁵

Parece que McDonald sufrió un quebranto de salud después de su experiencia en Haití. Su segundo matrimonio fracasó y esta vez McDonald sí fue a la quiebra.⁵⁶ Se murió en 1922 a la edad de 61 años en Knoxville en la casa de su hermana Rosa McDonald Shea, la viuda de John Shea, su socio en la construcción del Ferrocarril del Sur.⁵⁷

Dos empleados de McDonald en Ecuador que tuvieron carreras exitosas después de salir del Ecuador fueron William Shea, que trabajó como subcontratista con su hermano John Shea, y Jackson Smith, el superintendente de construcción de McDonald en Ecuador. En 1907 William Shea fue contratado por la Comisión del Canal de Panamá como agente especial para reclutar a trabajadores especializados para la construcción del canal. Después fue ascendido a superintendente de construcción del canal en la Gorgona.⁵⁸

Jackson Smith fue arrestado la primera vez febrero de 1902 por no pagar S/4.000 a un subcontractor de apellido Darquea. Pudo salir de la cárcel gracias a la intervención del cónsul norteamericano en Guayaquil. Fue arrestado una segunda vez en agosto por difamación de un oficial ecuatoriano y multado por S/1.500 sucres. Pudo salir de la cárcel esta vez por la intervención de amigos guayaquileños. Para evitar volver a ser arrestado se fugó del Ecuador escon-

54 "American Road for Haiti," *The Washington Post*, 2 agosto 1910: 5.

55 Schmidt, Hans, 1971: 37.

56 "Broke, Borrows Money to pay," *The New York Tribune*, 22 abril 1921: 22.

57 "Had Built Many Miles of Railroad," *The Journal and Tribune*, 11 mayo 1922: 10.

58 International Brotherhood of Steam Shovel and Dredge, 1908: 249.

dido en la caldera de un barco de vapor. Después de su escape del Ecuador fue nombrado asistente especial del vicepresidente del Ferrocarril Internacional de México, cuyo presidente era un amigo personal. En el año 1905 fue nombrado ayudante especial al ingeniero en jefe del Canal de Panamá John F. Stevens, como Jefe del Departamento de Asuntos Laborales, Subsistencia y Suministros. En 1907, debido a sus excelentes calidades administrativas el Presidente Roosevelt le nombró miembro de la Comisión del Canal de Panamá, la máxima autoridad sobre toda la construcción del canal. En 1909 renunció su puesto en la comisión por motivos de salud y clima y aceptó el puesto de vicepresidente de un ferrocarril en el este del estado de Oregón. Murió en la ciudad de Portland, Oregón de paludismo contraído durante su estadía en Panamá.⁵⁹

La Nariz del Diablo: monumento icónico del ferrocarril ecuatoriano

El atractivo más popular en todo el trayecto del ferrocarril es la subida a La Nariz del Diablo por medio de los famosos “switchbacks” o retrocesos. El diseño de los retrocesos fue obra del mayor John Harman, asesorado por su suegro el coronel William F. Shunk, reconocido como el mejor ingeniero de ubicación de líneas de ferrocarril en los Estados Unidos. Pero el trabajo en sí fue llevado a cabo bajo la supervisión de John Shea de la Compañía McDonald y los miles de trabajadores negros de las islas del Caribe, quienes arriesgaron sus vidas en este tramo más peligroso de toda la línea.

Es necesario reconocer también que Archer Harman y la Ecuatorian Association al seleccionar a la Compañía McDonald, habían seleccionado la mejor constructora de ferrocarriles en los Estados Unidos. A la McDonald le tocó construir la sección más difícil de toda la línea entre Bucay y Alausí.

Después de la salida de McDonald y la quiebra de la Ecuatorian Association, la construcción de la línea fue asumida por la famosa Inca Company, la cuarta y última compañía constructora organizada por Archer Harman. Como la Inca no era en realidad una

59 “Canal Fever is Cause of Death,” The Oregon Daily Journal, 28 January 1910: 12.



La Nariz del Diablo: monumento icónico del ferrocarril ecuatoriano

constructora, el trabajo fue llevado a cabo “por administración” de la Guayaquil y Quito Railway Company con los mismos empleados del ferrocarril. Como hemos señalado el resto del trayecto desde Alausí hasta Quito era mucho más fácil en comparación el sector de la Nariz del Diablo.

La Inca fue incorporada en 1904 con un capital autorizado de \$150.000 dividido en 150 acciones de \$ 1.000 cada una, 149 de las 150 acciones suscritas por Archer Harman mismo. Pero la Inca comenzó con un capital pagado de solo mil dólares. Para pagar su suscripción de \$ 149.000, Harman vendió 149 acciones de un valor nominal de las acciones preferidas de la Guayaquil y Quito Railway Company que le fueron regaladas como su comisión por haber negociado la concesión original de 1897. La Inca company también recibió el derecho de recibir \$ 3'010.000 en bonos de primera hipoteca y \$ 2'100.000 en acciones preferidas propiedad de la Ecuadorian Association por un total de \$ 5'110.000. A su muerte Harman era propietario de 57.069 acciones de \$ 100 cada una por un total de \$ 5'706.900. De esta manera Harman se convirtió en el accionista mayoritario de la Guayaquil y Quito Railway Company propietaria del ferrocarril.⁶⁰

⁶⁰ The Inca Company, Contrato de 22 de noviembre de 1904 entre la Inca Company y la Gua-

Para concluir vamos a darles la última palabra a dos jóvenes ingenieros civiles ecuatorianos recién graduados de prestigiosas universidades en el extranjero: Federico Páez, futuro presidente del Ecuador, y Manuel Adrián Navarro, el primer ecuatoriano graduado del famoso Instituto de Tecnología de Massachusettes (MIT), y el primer presidente ecuatoriano del ferrocarril. Según el contrato reformado de 1897 la Guayaquil y Quito Railway Company tenía que entregar una línea de primera clase en 1907, según todas las estipulaciones de las cláusulas del contrato. Como la línea todavía no había llegado a Quito, se extendió el plazo hasta 1910, cuando el gobierno de Eloy Alfaro comisionó a Páez y Navarro a hacer una inspección detallada de toda la línea y entregar su informe al gobierno. Páez y Navarro recomendaron que el Gobierno no aceptara la línea como terminada porque no había cumplido con todas las cláusulas del contrato, con una excepción: para citar a Páez y Navarro: *“Desde Bucay hasta concluir el ascenso de la Nariz del Diablo, la línea casi en su totalidad tallada en roca viva a fuerza de explosivos, es obra de verdadero mérito...”*⁶¹

Bibliografía

Archivo Histórico Banco Central del Ecuador, Imagen 03334.

Central Trust Co. vs. West India Improvement Company law suit. 1897.
Central Trust Co. v. West India Improvement Co., 48 A.D. 147 – Court-
Listener.com

Contrato Valdivieso-Harman, 14 junio 1897. Copia Personal del Autor.

Cooper-Hewitt Archive. *Letter Charles H. Sherrill to Abram S. Hewitt*, March 11, 1898. Email 1046 to juggen@willamette.edu May 19, 2014.

yaquil and Quito Railway Company, Expediente 842 del Archivo del Banco Glyn, Mills, Currie, en Royal Bank of Scotland Archives, London, p. 8 -11..

61 Paez, Federico y Manuel Adrian Navarro, Informe sobre el Ferrocarril del Sur, Sección II: “Bucay a Guamote. Quito: 1910.

El Grito del Pueblo. Guayaquil: 1898-1902.

García Idrovo, Galo. *El Ferrocarril más Difícil del Mundo*. Alausí: Instituto de Investigación Histórica y Cultura Popular "Nuevo Alausí" INIHI-CP, 2007.

Guayaquil and Quito Railway Company. *File 422.11G/93: Numbers 189-1440*. National Archives of the United States. College Park, Maryland.

Harman, Archer. "Carta a Fox Pitt. 16 December, 1898." *Ecuador Development Company Law Suit*. Carpeta 13: Expediente B, octubre 1901.

Harman Brainard, Elizabeth and Katherine Robinson Brainard. *El Ferrocarril en el Cielo: 1897-1925*. Quito: Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria CODEU, 2007.

Harman, John A. "The Guayaquil and Quito Ry. In Ecuador, South America," *The Engineering News*. New York: Vol LII. 11 August, 1904.

International Journal of Steam Shovel and Dredge Men. *Steam Shovel and Dredge*. Vol. xii, Number 1, 1 January, 1908. jablogz.com - Search (bing.com)

Maldonado Obregón, Alfredo. *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*. Quito: Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977.

Newspaper.Com. Las citas de los periódicos fueron recopilados usando Newspapers.com. Los Artículos en inglés son traducidos al español por el autor. Las citas individuales están al pie de la página.

Paez, Federico y Manuel Adrián Navarro. *Informe Sobre el Ferrocarril del Sur*. Quito, 1910.

Parsons Willis, Kathryn. "Black Railroad Jobs in the Post Civil War Era," 18 February, 2019. <https://www.train-museum.org/2019/02/18/black-railroad-jobs/>

Schmidt, Hans. *The United States Occupation of Haiti, 1915 -1935*. New Brunswick, New Jersey. Rutgers University Press, 1971.

South American Railway Construction Company. *Articles of Incorporation 8 febrero 1898*. Trenton, New Jersey. Office of the Secretary of State. Division of Commercial Recording. 16 August 2002.

The Inca Company. *Contrato de 22 de noviembre 1904 entre la Inca Company y la Guayaquil y Quito Railway Company*. Expediente 842 del Archivo del Banco Glyn, Mills, Currie London: Royal Bank of Scotland Archives.

The Market World and Chronicle. "Railroad Capitalization 1912." Vo. 4, July-December 1912: 606. https://www.google.com/books/edition/Market_World_and_Chronicle/U7AQAAMAAJ?hl=en&gbpv=1&dq=%22railroad+capitalization+per+mile%22&pg=PA606&printsec=frontcover

Uggen, John F., "El Financiamiento del Ferrocarril del Sur y las compañías de construcción." Second Annual Conference of the Ecuatorianistas Section of the Latin American Studies Association, inédita, Quito, junio, 2004.

Uggen, John F., "Archer Harman: De Promotor a Propietario del Ferrocarril del Sur." *En El Ferrocarril de Alfaro: Sueño de la Integración*. Editora Soña Fernández Rueda. Quito Corporación Editoria Nacional, pp. 2008.

Veenedaal, Augustus Jr., *Slow Train to Paradise: How Dutch Investment Helped to Build American Railways*. Stanford: Stanford University Press, 1996.