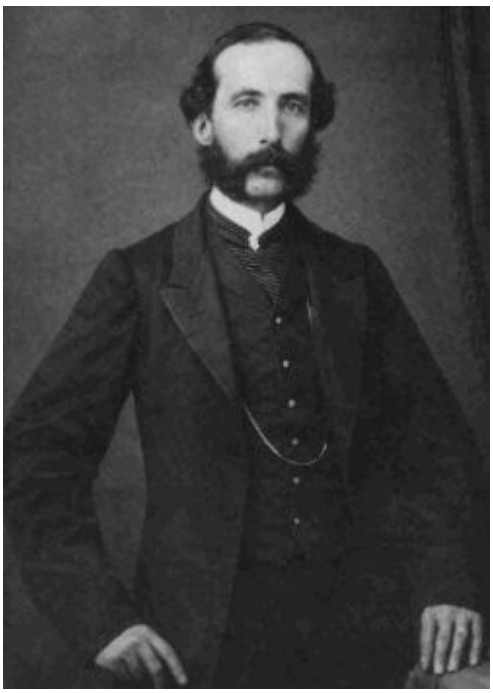
EL FERROCARRIL AMAZÓNICO

Dr. Luis Rivadeneira Játiva
Presidente del Ateneo de Quito
Miembro Honorario del Ateneo de Chimborazo
Académico Correspondiente de la Academia Nacional de Historia

Proyecto, de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, ideado por dos grandes Generales: Alfaro y Proaño, con el fin de permitir el desarrollo de la Amazonía ecuatoriana y la conexión con la ruta del río Morona y sus Comarcas al río Marañón, descubierta por este último.



General Eloy Alfaro Delgado. Mundial Medios



General Víctor Proaño Carrión. Mundial Medios

Ecuador nunca completó un ferrocarril amazónico operativo; lo que existió a inicios del siglo XX fueron proyectos y tramos inconclusos impulsados por los gobiernos liberales para conectar la Sierra y la Costa con la Amazonía.

Proyectos históricos hacia la Amazonía

- **Ferrocarril de Riobamba al Morona:** otro trazado proyectado desde la Sierra hacia el sureste amazónico que tampoco se concretó.
- **Ferrocarril de Ambato al Curaray:** el proyecto más conocido, promovido por figuras como Luis A. Martínez para enlazar la Sierra central con los ríos navegables del Oriente. Su construcción inició en **1913** y solo alcanzó **Pelileo** en **1918**, quedando truncado antes de llegar al río Curaray.
- **Ferrocarril Pacífico–Amazónico (Puerto Bolívar al Marañón/Amazonas):** propuestas de principios del siglo XX orientadas a articular el sur andino (Cuenca y Loja) y los puertos del Pacífico con rutas fluviales amazónicas.

Por qué no se construyeron

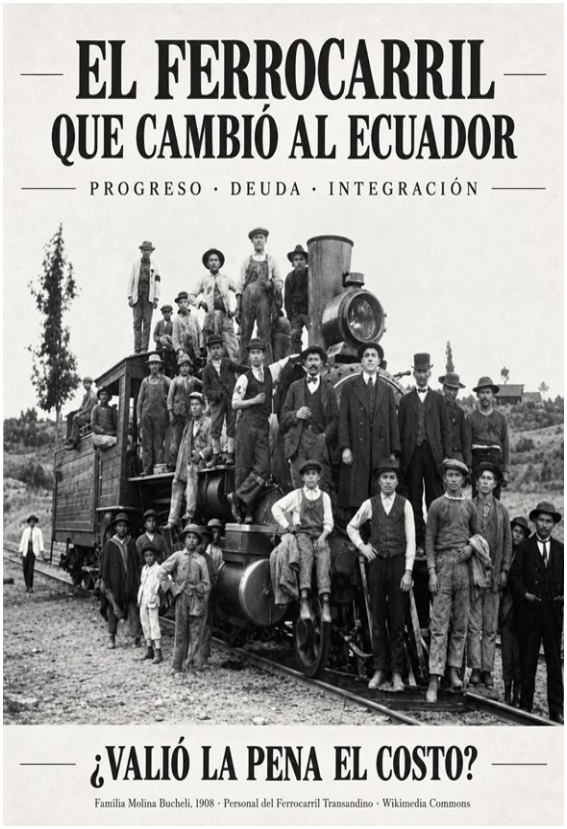
- **Geografía y clima:** descender por la cordillera oriental hacia la selva implicaba terrenos escarpados, deslizamientos, ríos caudalosos y altos costos de ingeniería.
- **Financiamiento y crisis económica:** la falta de recursos fiscales, la inestabilidad política y el declive del auge del caucho frenaron la continuidad de las obras.
- **Cambio de modelo vial:** con el avance de las carreteras y el transporte automotor, el Estado priorizó vías terrestres convencionales sobre nuevas líneas férreas de penetración amazónica.

Los proyectos de ferrocarriles hacia el Oriente que se plantearon en el marco del proceso de construcción nacional en el Ecuador de inicios del siglo XX tuvieron un papel destacado en el programa de los gobiernos liberales, interesados en articular el territorio y controlar los espacios amazónicos. El estudio contribuye a rescatar la historia de unos ferrocarriles que ocuparon un lugar significativo en los debates políticos de la época y a situar algunas de las contradicciones que se presentaron en el proceso de construcción nacional.

Ecuador en la Historia

12 de septiembre de 2026

Ecuador soñó con llevar el ferrocarril hasta la Amazonía. A inicios del siglo XX se proyectó una línea desde Ambato hacia el río Curaray, pero el gran ferrocarril oriental nunca llegó a completarse.



EL FERROCARRIL
QUE NUNCA LLEGÓ AL ORIENTE



Ferrocarril Pacífico–Amazónico
(Puerto Bolívar–Marañón)

Retomando los estudios y gestiones de Víctor Proaño, se proyectó una línea férrea que partiera desde Puerto Bolívar (El Oro), atravesara Cuenca y Loja, y descendiera hacia los ríos navegables de la Amazonía (Morona/Marañón).

El proyecto de ferrocarril amazónico impulsado por los generales Eloy Alfaro y Víctor Proaño Carrión entre finales del siglo XIX e inicios del siglo XX buscó crear una ruta interoceánica que conectara el océano Pacífico con la cuenca del río Amazonas para integrar comercialmente al Ecuador y defender su soberanía territorial en el Oriente.

El general latacungueño **Víctor Proaño Carrión** (1823–1904) fue uno de los mayores exploradores y defensores de la Amazonía ecuatoriana.

- **Exploración de la ruta:** Tras ser confinado a Macas en 1861 por motivos políticos, exploró extensamente la selva y descubrió una ruta navegable a través de los ríos Miazal y Morona hasta su desembocadura en el río Marañón (Amazonas).

- **La "Vía Proaño" o Interoceánica:** Propuso abrir una vía de comunicación terrestre y ferroviaria que conectara la Costa y la Sierra sur con los ríos navegables del Oriente. Su objetivo era evitar el aislamiento de las provincias australes (Azuay, Cañar, Loja y El Oro) y frenar el avance territorial peruano en la región amazónica.

Por qué no se concretó

A pesar de múltiples leyes, contratos y estudios realizados entre 1895 y la década de 1920 (como las posteriores gestiones del ingeniero francés Gastón Thoret en 1912), el gran ferrocarril amazónico nunca llegó a completarse por tres factores principales:

- **Geografía extrema:** Cruzar la cordillera de los Andes hacia la ceja de montaña amazónica implicaba costos de ingeniería superiores a los del tramo Guayaquil–Quito.

- **Falta de financiamiento:** El Estado ecuatoriano destinó casi la totalidad de su presupuesto y crédito externo a concluir la ruta Guayaquil–Quito en 1908, dejando sin fondos a los ramales orientales.

- **Cambio tecnológico:** A partir de las décadas de 1920 y 1930, el auge del automóvil y la construcción de carreteras resultaron más económicos y flexibles para penetrar en la Amazonía que el tendido de rieles.

COMENTARIOS:

Gerardo Nicola Garcés

En 1934, se levantaron los rieles de la vía Ambato -Pelileo para instalarlas en el tramo a Cuenca. Hay una revista “A la Amazonia” que cuenta todos los vericuetos vividos por el proyecto al Curaray. Esta revista informativa fue promovida por Víctor Manuel Garcés y administrada por un muy joven intelectual local de nombre Gerardo Nicola López.

Eduardo Dabas Bonilla

Muchos expertos indicaron si ese proyecto se hubiese concretado el Ecuador no hubiese perdido el territorio contra el Perú ya que hubiese ganado la colonización los territorios como Iquitos y otras partes que pertenecían al Ecuador cosa que Perú se avispó colonizó esos territorios con gente de Lima y al final ganaron ya que la gente ancestral de esos territorios les hizo creer que eran parte del Perú.