

Ferrocarril Ecuador

El Ferrocarril del Sur, o Ferrocarril Trasandino, que une las ciudades de Guayaquil y Quito, es una de las obras más importantes de la historia del Ecuador.

Antes de su construcción la sociedad ecuatoriana se encontraba en un proceso de franca desintegración, debido a las distancias que separaban a las principales ciudades de la costa y de la sierra; para entonces, la mula y los guandos (indios que acarreaban las más grandes cargas) constituían los únicos medios de “transporte pesado” del país.

La construcción del ferrocarril se debe al esfuerzo y entusiasmo de dos de los políticos y gobernantes más notables, aunque de ideología política totalmente opuesta: El Dr. Gabriel García Moreno y el Gral. Eloy Alfaro.

En efecto, pocos días después de haber tomado posesión de la Presidencia de la República por primera vez -el 23 de abril de 1861- el Dr. García Moreno autorizó por decreto la contratación de la construcción de un ferrocarril destinado a unir la costa con la sierra.

Doce años más tarde y con García Moreno nuevamente en el poder, el 18 de julio de 1873 se realizó el viaje de estreno de la locomotora “Guayaquil”, que recorrió majestuosamente el primer tramo de vías férreas construido, uniendo las poblaciones de Yaguachi y Milagro. En 1875, cuando el mandatario caía asesinado en Quito, ya existían aproximadamente 45 km de vías que unían la ciudad de Guayaquil, desde Durán, con las dos anteriormente nombradas.

Posteriormente, las administraciones del Gral. Ignacio de Veintemilla y del Dr. José María Plácido Caamaño llevaron el ferrocarril hasta el puente de Chimbo, con lo que se completaron, desde que se inició su construcción, solamente 60 km de línea férrea.

Luego del triunfo de la **Revolución Liberal** que en 1895 llevó al poder al Gral. Alfaro, éste se preocupó por conocer profundamente la realidad de los trabajos del ferrocarril iniciado por García Moreno, y comprendiendo de inmediato su gran importancia, entre enero de 1896 y diciembre de 1897, gracias a las gestiones realizadas por su ministro don Luís Felipe Carbo logró constituir en New Jersey, USA, una empresa ferrocarrilera que fue llamada «The Guayaquil and Quito Railway Company», que contó como accionista principal con el Sr. Archer Harman.

Desgraciadamente, los odios partidistas hicieron que el Congreso de 1898 se opusiera tenazmente al contrato ferrocarrilero, al que calificaron de atentatorio contra los intereses de la patria, y acusaron además al gobierno de querer entregar el país a los yanquis. Debido a este canibalismo patriotero, los inversionistas norteamericanos desistieron de su propósito de aportar con sus capitales al desarrollo del ferrocarril ecuatoriano, por lo que el Sr. Harman, convertido en tenaz y enérgico aliado del Gral. Alfaro, inició en Inglaterra la búsqueda de nuevos capitales para financiar la obra.

En febrero de 1899 se reinició la construcción del ferrocarril, que en su avance hacia la cordillera fue llevando vida y progreso a todos los pueblos que tocaba, hasta que por

fin llegó al km 131, donde se levantaba la muralla andina. Para superarla se concibió la **Nariz del Diablo**, audaz obra de ingeniería que fue un desafío al esfuerzo y la técnica de los hombres de aquella época. Desgraciadamente la fiebre amarilla había diezmando la fuerza laboral ecuatoriana y a los miles de trabajadores jamaquinos que fueron traídos para la construcción del atrevido proyecto ferroviario.

Superada la “Nariz del Diablo” y al terminar el primer gobierno del Gral. Alfaro, en agosto de 1901 el ferrocarril había llegado ya a las faldas del Chimborazo.

Las obras del ferrocarril se continuaron desarrollando durante el primer gobierno del Gral. Leonidas Plaza Gutiérrez, entre 1901 y 1905, y el 24 de julio de 1905 se inauguró el primer tren de pasajeros entre Guayaquil (Durán) y Riobamba.

Pero no sería sino hasta el nuevo gobierno del Gral. Alfaro, en que el ferrocarril recibiría su último y definitivo impulso.

En efecto, Alfaro dedicó grandes esfuerzos a la culminación de la monumental obra, y el 17 de junio de 1908, la Srta. América Alfaro, hija del general, colocó en la vía férrea un clavo de oro como símbolo de que la obra había llegado a su fin. Una semana más tarde, el 25 de junio de 1908, el primer tren del ferrocarril ecuatoriano llegó a la estación de Chimbacalle en medio del júbilo y el aplauso con que el pueblo quiteño premió al Gral. Alfaro y al Sr. Harman, tenaces realizadores de esa colosal obra que unió a las dos principales ciudades del Ecuador, Guayaquil y Quito, abriendo las puertas del progreso a todas las poblaciones y ciudades por las que pasaba.

«Esta gloria, la del ferrocarril, corresponde al partido liberal, nadie se la podrá quitar; el partido conservador pudo hacerlo pero no lo hizo; a mí no me perdonarán jamás los conservadores por mi congratulación dirigida al general Alfaro»

(Ilmo. Mons. Federico González Suárez).

Irónicamente, cuatro años más tarde, el Gral. Alfaro viajó por última vez en “su ferrocarril”, rumbo al altar de su sacrificio.



García Moreno lo concibió... Archer Harman lo financió... Eloy Alfaro lo realizó... «El ferrocarril de Guayaquil a Quito, o sea el «ferrocarril trasandino», que decía Eloy Alfaro, constituyó una gran aspiración de los políticos ecuatorianos. Gabriel García Moreno lo concibió e inició. A su muerte, quedaron ya algunos kilómetros de enrielladura en territorio del Guayas. La verdadera empresa magna era el avance, por selvas y pantanos de la selva tropical, hasta las estribaciones de la cordillera, y, luego, el ascenso y culminación de ésta, por rocas y montañas casi inaccesibles, hasta la región interandina. En la justipreciación de esta obra magna, de excepcional importancia para el Ecuador, Alfaro coincidió con el pensamiento de García Moreno, y decidió realizarla. Aunque, verdad, ni los recursos económicos y financieros, ni la situación política eran favorables en esta época». Oscar Efrén Reyes (Breve Historia General del Ecuador)



“Trabajos en el Ferrocarril en Chiguacán” (Oleo (1907) de José Grijalva que se conserva en el Museo de arte moderno de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, en Quito)



Pequeño “convoy” ferrocarrilero cruzando el puente de Chimbo por el año de 1910.



Para poder vencer la impresionante barrera que oponía la cordillera, los constructores del ferrocarril ecuatoriano tuvieron que hacer verdaderos prodigios de ingeniería; uno de ellos, el llamado “La Nariz del Diablo” -entre Huigra y Alausí-, impresionante tramo en el cual el ferrocarril asciende la montaña avanzando en zigzag, hacia adelante y hacia atrás.



Estación de Tambillo, del Ferrocarril del Sur. La obsesión del Gral. Eloy Alfaro «fue unir el país mediante el ferrocarril Guayaquil-Quito, nexo de unión de capital y puerto, de sierra y litoral, de trópico y montaña, que debía dar al Ecuador vertebración e integración, complementación de economías en vez de guerra de economías. Mas hasta esta obra era combatida. Los reaccionarios llegaron a combatirla porque llevaba a la sierra ecuatoriana los gérmenes de la impiedad. Los liberales disidentes, por motivos de alargada. Los tráfugas metidos dentro del liberalismo para traicionarlo, por crear el escándalo». Leopoldo Benítez Vinuesa (Ecuador: Drama y Paradoja)



La llegada del ferrocarril a Quito, el 25 de junio de 1908, constituyó uno de los acontecimientos más importantes en la historia republicana del Ecuador. Esa misma multitud que ese día se congregó para aclamar al caudillo liberal, participaría cuatro años más tarde –directa o indirectamente– en el asesinato de su benefactor.



TARJETA POSTAL DE RECUERDO Con motivo de la llegada del ferrocarril a la ciudad de Quito, se emitió una tarjeta postal que presenta una alegoría formada por varios elementos del Escudo Nacional, haciendo marco a una fotografía del Presidente de la República Sr. Gral. Eloy Alfaro; y, junto a ella, un dibujo a plumilla del ferrocarril, sobre el texto que dice: “Recuerdo de la Llegada del Ferrocarril” Quito 17 y 25 de junio de 1908.



La obsesión del Gral. Eloy Alfaro «fue unir el país mediante el ferrocarril Guayaquil-Quito, nexo de unión de capital y puerto, de sierra y litoral, de trópico y montaña, que debía dar al Ecuador vertebración e integración, complementación de economías en vez de guerra de economías. Mas hasta esta obra era combatida. Los reaccionarios llegaron a combatirla porque llevaba a la sierra ecuatoriana los gérmenes de la impiedad.

Los liberales disidentes, por motivos de alargada. Los tráfugas metidos dentro del liberalismo para traicionarlo, por crear el escándalo». (Leopoldo Benítez Vinuesa.- Ecuador: Drama y Paradoja, p. 287)



Pasajeros abordando el vagón de primera clase del ferrocarril en la estación de Durán, en 1911.



Estación Eloy Alfaro (Durán) del ferrocarril, por 1925.