

Ferrocarril Interandino Guayaquil-Quito

Por ANDRES CARRASCO GONZALEZ

Factor de Circulación de Zurgena (Almería)

GARCIA MORENO y ELOY ALFARO, en ellos queda condensada la historia de aquel ferrocarril, que discurre a través de la avenida de los Volcanes, entre maravillosos nevados y gigantescas cumbres.

Ellos fueron, uno el creador y otro el continuador que llevaría a feliz término aquella gran obra de ingeniería que supone el Ferrocarril Interandino de Guayaquil a Quito.

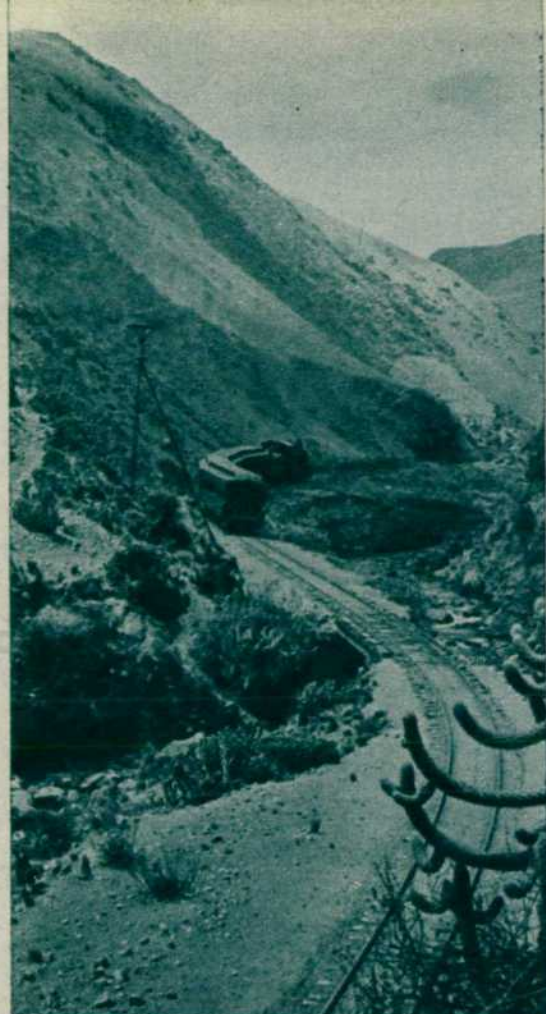
Para la mejor comprensión de lo que supone tan magna obra, diré que la República del Ecuador es atravesada de norte a sur por la cordillera de los Andes, que en su tránsito por este país forma dos cadenas paralelas de altas montañas que se unen de trecho en trecho formando ingentes nudos. En sus valles se alzan las principales ciudades de la República, que en plena línea ecuatorial gozan de un clima maravilloso. En la vertiente occidental, o sea, en las costas del Océano Pacífico, encontramos poblaciones de la categoría de Guayaquil, Esmeraldas, Portoviejo, Machala, etc., en un ambiente tropical suavizado solamente por la proximidad del mar, mientras que en la zona oriental, o sea, en las vertientes andinas de tierra adentro, encontramos sólo las extensísimas provincias de Santiago-Zamora y Napo-Pastaza, de agreste formación y de escasas poblaciones y vecindario.

Dividida la nación en tres franjas, denominadas: Oriente, Sierra y Costa, hubo que luchar contra las indómitas potencias de la naturaleza para dar comunicación entre sí a estas tres secciones del país y formar un todo que contrastara con los demás países iberoamericanos, y fueron las aguas del cau-

daloso Chanchán las encargadas de producir una gigantesca erosión, que aprovechaba el hombre para tender sus carriles y unir costa y sierra.

Las características principales de este ferrocarril, de 452 kilómetros de recorrido, son las siguientes: su iniciación en Guayaquil la hace por medio de un servicio regular de ferry-boat, que a través de la bahía llega a Durán, donde comienza la línea férrea (de una anchura de 1,067 m.), que se dirige a Bucay a través de una sección puramente tropical, cruzando inmensas plantaciones de azúcar, café, bananos y tabaco; pasada ésta se dirige a Huigra y comienza a alzarse en la sierra, para, en un recorrido de 30 kilómetros, elevarse a una altura de 1.000 m. entre maravillosos hoteles y cuidados jardines de tipo semitropical; pasa Sibambé, y ante ella se alza la inmensa mole de la "Nariz del Diablo", que es escalada por un desarrollo en zig-zag que, con una pendiente máxima del 5,5 por 100, alcanza la cumbre de esta barrera natural, puesta por Dios entre la costa y el altiplano.

Ya en la sierra, alcanza Riobamba, capital de la provincia del Chimborazo, a cuyo alrededor, formando un vasto anfiteatro, se alzan los más hermosos nevados de los Andes ecuatorianos, tales como el Chimborazo, con 6.310 m.; el Altar y el Tungurahua; más adelante cruza Ambato, la ciudad jardín del Ecuador, y entre huertas y flores llega a Latacunga, capital de la provincia de Cotopaxi, célebre por su proximidad al volcán del que toma el nombre y a los montes Illiniza, Quilindaña y Quilotoa, que cierran



Un pequeño convoy venciendo las breñas de la montaña ecuatoriana

totalmente su horizonte; finalmente llega a Quito, estación terminal de la línea, que es la hermosa e histórica capital de la República.

Viajar por ferrocarril de Guayaquil a Quito, ó viceversa, es un paseo inolvidable, a través de fantásticos nevados y maravillosos volcanes, que producen emociones constantes.

Fue el 23 de abril de 1861 cuando expidió el presidente García Moreno el decreto por el que se autorizaba la construcción del primer ferrocarril de la República. Proyectos, replanteos y estudios constantes que culminan a principios de 1872, en que comienzan los trabajos simultáneamente en las estaciones de Yaguachi y Sibambé. La economía del país es relativamente pobre, pero el entusiasmo del país es formidable, y como consecuencia de esta pasión ferroviaria el Banco Nacional del Ecuador concede, con fecha 31 de enero de 1873, un préstamo de 80.000 libras, dedicado a la adquisición de locomotoras y carrilaje. Con la llegada, el mismo año, de la primera máquina, el delirio llega al máximo, y meses después se abre al tráfico el que había de llamarse Ferrocarril del Sur, en su tramo Yaguachi-Milagro.

De 1878 a 1879 avanza el carrilaje 5 kilómetros, y en este lapso se construyen las estaciones de Santa Rosa de Cobo y Barraganetal, pero el dinero se acaba y se acusa la falta de materiales; García Moreno, que dio a la empresa su primitivo impulso, ha muerto, y la obra comienza a decaer.

El 30 de noviembre de 1880 se llega a la culminación de un contrato entre el Estado ecuatoriano, de una parte, y don Luis F. Segers, de nacionalidad peruana, y el alemán Herman Gohring, que se comprometen a construir totalmente el ferrocarril Guayaquil-Quito en cuatro años por el precio de



Un convoy ferroviario cruzando los páramos ecuatorianos

FERROCARRIL INTERANDINO GUAYAQUIL-QUITO

25 millones de pesos, que habían de ser pagaderos en 25 mensualidades de 200.000 pesos.

Los años 1886 y 1887 dejaron en la construcción el gran puente de hierro, construido por la casa Eiffel, de París, que había de salvar el paso del río Chimbo, y la colocación por primera vez en el país del teléfono, que haría servicio entre las estaciones de Yaguachi y Chimbo, sólo y exclusivamente para el ferrocarril.

Por decreto del 11 de agosto de 1887 se aprueba la prolongación de la vía hasta Durán, en un recorrido de 25 kilómetros, y comienzan seguidamente los trabajos al pie mismo de la bahía de Guayaquil, consiguiendo enlazar con Yaguachi el 25 de noviembre de 1888, al colocar el último remache al puente sobre el Yaguachi, pasando acto seguido sobre él las locomotoras llamadas "Quito", "Guayaquil", "Cuenca" y "La Mascota".

Con el 1890 llega la culminación de los trabajos del tramo Durán-Yaguachi; sus constructores se preparan a hacer la entrega al Gobierno del país, pero los elementos de la naturaleza imponen su ley, y una formidable avenida del Yaguachi arrastra consigo infinidad de terraplenes, llevándose aguas abajo la obra de aquellos titanes de los Andes; el río mató la obra, y con ella a la empresa constructora.

Años después una empresa norteamericana organiza en el Estado de Nueva Jersey la The Guayaquil and Quito Railway, pero el Ecuador vive una época de agitaciones políticas, y el 11 de agosto de 1898 la Asamblea Nacional se inaugura con mayoría adversa al general Eloy Alfaro, dando como resultado el decreto del 24 de septiembre, que anula el contrato establecido.



Un convoy del ferrocarril Guayaquil-Quito ascendiendo desde Bucay, población de la costa, hacia la sierra ecuatoriana

Nuevo contrato, esta vez definitivo, y las obras reanudan su marcha en plan acelerado; son adquiridas para el servicio ferroviario entre Guayaquil y Durán una balsa, una lancha de 50 toneladas y el vapor "Colón"; es restaurado el tramo Durán-Yaguachi, y el tendido de vía comienza a alzarse en la cordillera andina. En agosto de 1901 se llega a Naranjapata; en marzo de 1902 los habitantes de Huigra ven convertido el ferrocarril en realidad y en agosto del mismo año la primer máquina ha llegado a Sibambé; el ferrocarril ha escalado los Andes, bordea el caudaloso Chanchán y se detiene temeroso ante el formidable nudo de "La Nariz del Diablo".

Harman, ingeniero constructor de la línea, se detiene maravillado ante la formidable masa pétreo y pronuncia las palabras que habían de quedar grabadas en la historia de este ferrocarril: "En "La Nariz del Diablo" quedará inmortalizado mi nombre."

El diablo parece aceptar el reto, las rocas se resisten a los esfuerzos del hombre, que en cantidad inusitada va cayendo destrozado por la dinamita y las rocas. Harman decae, visita al general Alfaro y le expone sus cuitas; Alfaro, hombre metódico y frío, contesta: "Primero tomaremos un whisky, después venceremos al diablo."

Los naturales del país abandonan sus puestos; se hace preciso contratar isleños antillanos, y día tras día, a costa de gran número de vidas humanas y cantidades enormes de dinamita, la vía va deslizándose en pronunciado zig-zag, hasta alcanzar los 2.000 m. de altura en el kilómetro 140 de su iniciación.

Vencido el "Diablo" por el ingeniero Harman, la vía avanza día a día, cruza Alausí, Guamote, y el 24 de julio de 1905 la inmortal Riobamba escucha entusiasmada el estruendo de las locomotoras.

En Urbina, a 258 kilómetros de su iniciación, alcanza la línea su altura máxima a los 3.658 m., y en el vertiginoso descenso se lanza en dirección a Ambato, donde hace su llegada en los primeros días de enero de 1907.

Finalmente el ferrocarril llega a Quito; el 18 de junio de 1908 se clavó el clavo de oro que marcaba la feliz terminación de la obra, y el 25 del mismo mes se declaraba oficialmente terminada la construcción del Ferrocarril Interandino de Guayaquil a Quito, con el arribo a su capital de la locomotora número 8.

Tres años después, cuando se encontraba paseando a caballo por una finca de su propiedad, encontró la muerte a causa de una caída aquel ingeniero que venció al "Diablo", dejando a la posteridad una de las obras de ingeniería más atrevidas de aquel tiempo.

El Ecuador y sus ferrocarriles lloran continuamente una fecha, la del 9 de enero de 1931, en que a causa de un corrimiento de tierras en el Chanchán perdieron la vida 175 trabajadores de la vía que se encontraban en acto de servicio. El Ecuador y sus ferrocarriles celebran el 17 de junio de 1944, en que por decreto del Tribunal Supremo de la República se procedió a su nacionalización; hoy el Ecuador y sus ferrocarriles sólo tienen un supremo ideal: su modernización y la idealización de aquellos dos grandes ecuatorianos que se llamaron García Moreno y Eloy Alfaro.



Un autoferry con capacidad para cuarenta pasajeros haciendo un alto en su viaje entre Guayaquil, puerto principal del país, y Quito, la capital de la República