

UNIVERSIDAD DE CUENCA



FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Carrera de Historia y Geografía

“LA LLEGADA DEL TREN A CUENCA: ETNOGRAFÍA E HISTORIA”

Trabajo de titulación, previo a la obtención del Título de Licenciada en Ciencias de la Educación, en la especialización de Historia y Geografía.

Autoras:

María Isabel Matute Crespo

Jessica Fabiola Redrovan Durán

Director

Doctor Napoleón Almeida Durán Ph.D.



Cuenca – Ecuador

2015



RESUMEN

El tren fue construido como el símbolo de la modernidad y unión de la nación en el Ecuador, iniciado en el siglo XIX y terminado el 6 de marzo de 1965 con la llegada a Cuenca. En casi 100 años de construcción se enfrentaron dificultades geográficas, políticas, económicas y sociales; pero el ferrocarril finalmente hizo posible las aspiraciones de todo el pueblo ecuatoriano; aunque la zona austral tuvo que esperar más de medio siglo para verlo llegar. El estudio presenta un análisis de acontecimientos previos a la construcción del ramal austral como también las situaciones en la fase de su desarrollo, crisis y desaparición.

El contenido del trabajo está realizado en base a fuentes bibliográficas y testimonios orales.

PALABRAS CLAVES: Tren, Ramal Austral, Gapal, Años 60, Historia y Etnografía, Georreferenciación.





ABSTRACT

The train was built as a symbol of modernity and unity of the Ecuadorian nation. Its construction started in the XIX century and ended on March 6th, 1965 with its arrival in Cuenca city. Some geographical, political, economic, and social difficulties were faced for almost 100 years of construction of the railroad. Lastly, the railroad became a reality and made possible all Ecuadorian people's desires. However, the southern zone had to wait for the coming of the railroad more than a half century. This study presents an analysis of the events leading up to the construction of the railroad in the southern part as well as the situations that emerged during its development, crisis, and desperation. The content of this work is based on bibliographical sources and oral testimonies.

KEY WORDS: Train, southern part, Gapal, the 60s, History and Ethnography, georeferencing.



Contenido

Portada.....	1
Resumen	2
Abstract	3
Cláusulas de derechos autor.....	7
Cláusulas de derechos autor.....	8
Cláusula de propiedad intelectual	9
Cláusula de propiedad intelectual	10
Agradecimientos.....	11
Dedicatoria	12
Introducción.....	13
CAPITULO 1	15
Introducción:	15
Características geográficas del área de estudio	17
Caracterización del medio físico de la zona de estudio.....	19
Geología	19
Geomorfología	20
Hidrografía	22
Vegetación y climas	23
Suelos.....	24
Demografía	25
Migración	27
Expansión Urbana.....	28
Industria y Economía De Azogues y Cuenca	31
Sociedad y Cultura.....	39
CAPITULO 2	42
Introducción:	42
Periodos Presidenciales.....	46
Periodo Prealfarista.....	46
Periodo Alfارista.....	47
Post Alfارismo	48



Cronología	49
Pueblos por los que atravesaba el ferrocarril	50
CAPITULO 3	51
Introducción:	51
Decreto de construcción	53
Estudios y variantes a partir del punto de partida de Sibambe	56
Proceso de construcción del Ramal Austral.....	56
Construcción del tramo Azogues – Cuenca	67
Estación de “Gapal”	75
La Llegada del tren a Cuenca	76
El Servicio Ferroviario	84
Crisis y decaimiento del Ferrocarril	89
Intento de Rehabilitación.....	89
La última locomotora en Gapal	92
Cronología	93
Situación Actual del Ferrocarril Austral	94
La Estación de Gapal en la actualidad.....	96
Georeferenciación entre la zona de Azogues y Cuenca	99
CAPITULO 4	101
Semblanzas del Ferrocarril Austral	101
Constitución de la Empresa de Ferrocarriles	112
Comité Auxiliar de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios.....	114
Anécdotas y datos curiosos del Ferrocarril	116
CAPITULO V	122
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	122
Bibliografía	125
Libros e Informes.....	125
Revistas.....	127
Noticias	128
Entrevistas.....	130
Medios Electrónicos	131





ANEXOS	133
--------------	-----





Cláusulas de derechos autor

Matute Crespo María Isabel, autor/a de la obra “La Llegada del tren a Cuenca: Etnografía e Historia” reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de Licenciada en Ciencias de la Educación, en la especialización de Historia y Geografía. El uso que la Universidad de Cuenca, hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor/a.

Cuenca, Septiembre 2015

Matute Crespo María Isabel

0302675921





Cláusulas de derechos autor

Redrovan Durán Jessica Fabiola, autor/a de la obra “La Llegada del tren a Cuenca: Etnografía e Historia” reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de Licenciada en Ciencias de la Educación, en la especialización de Historia y Geografía. El uso que la Universidad de Cuenca, hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor/a.

Cuenca, Septiembre 2015

Redrovan Durán Jessica Fabiola

0105676530





Cláusula de propiedad intelectual

Matute Crespo María Isabel, autor/a de la obra “La Llegada del tren a Cuenca: Etnografía e Historia”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, Septiembre 2015

Matute Crespo María Isabel
0302675921





Cláusula de propiedad intelectual

Redrovan Durán Jessica Fabiola, autor/a de la obra “La Llegada del tren a Cuenca: Etnografía e Historia”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, Septiembre 2015

Redrovan Durán Jessica Fabiola
0105676530





AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Dios por la vida, porque nos ayudado a concluir una primera e importante meta; por permitirnos conocer a las personas indicadas para el desarrollo de este trabajo. Así mismo agradecemos a nuestras familias por apoyarnos y darnos la fuerza necesaria continuamente; agradecemos a los Sres. Ex – ferroviarios de la Hermandad del Comité Auxiliar de Cuenca y Azogues, a las personas que nos compartieron sus testimonios, al personal que labora en la biblioteca “Edgar Palomeque Vivar” en la Ciudad de Azogues, al Centro de Documentación Regional Juan Bautista Vásquez, a la biblioteca Manuel Muñoz Cueva, a la biblioteca Municipal Daniel Córdova y a la hemeroteca de Diario El Mercurio y finalmente nuestro agradecimiento al Dr. Napoleón Almeida por el apoyo y confianza que nos brindó al dirigir este trabajo.

Gracias: Isabel y Jessica





DEDICATORIA

A mi familia, a los cuales yo considero que son la mejor bendición que me ha dado Dios y la vida. Especialmente a mi Madre quien es mi ejemplo de valentía y perseverancia y a quienes ya no están en mi caminar, pero que sus enseñanzas son los pilares fundamentales en vida lo que hace que los mantengan vivos dentro de mí...

A Uds. Que son los principales autores de este trabajo,
GRACIAS.

La perseverancia y constancia siempre dan frutos...

El presente trabajo que con gran empeño lo realizamos con mi querida Isabel, va dedicado para las personas que realmente me apoyaron a perseguir mis sueños y mis anhelos. De forma muy especial dedico este trabajo a la mujer que aunque ya no este conmigo, supo formarme y hacer de mí la mujer que soy hoy en día, sé que estará muy orgullosa de mí, y por la promesa que le hice va con mucho amor y sacrificio para ti mi querida Mamita Chana.

En segundo lugar también este trabajo dedico a mi madre, que hizo siempre de padre y madre, en las buenas y malas supo guiarme y apoyarme y, finalmente dedico este trabajo al hombre que me ha estado apoyando incondicionalmente, Jorge gracias por todo lo que has hecho por mí en todo este tiempo juntos.

Gracias los quiero mucho.

Jessica





INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación, tiene por objetivo dotar a la zona austral de un documento histórico y etnográfico, inexistente hasta la actualidad que dé cuenta con testimonios vivos y documentos escritos sobre la llegada del tren a Cuenca; partiendo desde sus estudios iniciales, construcción, inauguración y desaparición.

La metodología utilizada para el desarrollo de esta investigación, parte de un trabajo bibliográfico y de campo. Las herramientas utilizadas para la parte bibliográfica fueron: libros, informes, revistas, noticias e información web. Para la el trabajo de campo se utilizaron técnicas como la: observación, entrevistas, fotografías y fichas de campo.

El trabajo está estructurado en 5 capítulos:

El primer capítulo se refiere a Cuenca y Azogues de los años sesenta en los aspectos: geográficos, demográficos, económicos, sociales y culturales. Se tomó como referencia las dos ciudades mencionadas debido a que la mayor parte de la investigación está enfocada en este tramo.

El segundo capítulo desarrolla la historia del Ferrocarril ecuatoriano, desde su idealización, decreto, estudios, construcción y dificultades geográficas durante los períodos presidenciales. Los temas tratados son un antecedente a la historia de la construcción del ramal Austral.

Los capítulos tercero y cuarto constituyen la historia de la construcción del Ferrocarril desde Sibambe hasta Cuenca, realizada en base a los informes que detallan la construcción y a las entrevistas que constituyen la parte etnográfica de la investigación.

Creemos que estos dos capítulos son la parte vertebral del trabajo, pues contiene información nueva y exclusiva, ya que provienen de testimonios escritos y orales de personajes que estuvieron vinculados directa e indirectamente con el ferrocarril del Ramal Austral.





Finalmente en el quinto capítulo se presenta las conclusiones y recomendaciones obtenidas en el transcurso de la recopilación de la información y la redacción del trabajo.





CAPITULO 1

AZOGUES Y CUENCA EN LOS AÑOS 60

Cuenca contemplativa, autocentrada y bucólica...

Juan Pablo Serrano

INTRODUCCIÓN:

La ubicación estratégica de los cantones de Azogues y Cuenca ha posibilitado su expansión urbana y demográfica, favoreciendo consecuentemente su desarrollo económico. Esta particularidad se debe a las características únicas del medio físico.

En la zona priman los suelos productivos, ricos en minerales por ser provenientes del vulcanismo antiguo. De igual manera, en la región se presentan un conjunto de microclimas que van desde los -10° C hasta una máxima de 30° C sobre los valles. La amplia red hidrográfica de la Cuenca del Paute ha hecho posible la utilización de los suelos para la agricultura y para los asentamientos humanos. Estas características están representadas en los mapas que se utilizan en el presente capítulo.

En este sentido, el desarrollo demográfico de ambas ciudades se dio a partir de los años 50, lo que conllevó a una inevitable expansión urbana, transformando los planos de las ciudades y, haciendo más visible una zonificación urbana y rural.

Con el desarrollo demográfico surgió también la necesidad de cubrir aspectos económicos. Con ello se inició el fenómeno de la migración. Así, en 1950 – 1960 se hace visible la migración campo – ciudad. Posteriormente para los años 80 este fenómeno alcanzó un nivel máximo con la migración a países desarrollados.

Si bien en la década de los sesenta se inició un proceso de transición a la industrialización y con ello una inserción de la economía regional en la nacional, la zona austral sobresalió gracias a su capacidad visionaria económica independiente, debido a un manifiesto aislamiento con el resto del país, principalmente por la falta de vías de comunicación y a un desinterés de desarrollo del sur por parte de los





gobiernos, contrario a lo que sucedía con la zona norte o la costa; es por eso que esta región sobresalió gracias a una economía autárquica.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), decretó la ley de Especial Fomento Industrial, llevando al gobierno de Camilo Ponce Enríquez a crear un organismo encargado de ejecutar los planteamientos de la CEPAL sobre la electrificación y la industrialización, motivando a la creación del Centro de Reconversión Económica del Azuay, Cañar y Morona Santiago (CREA).

El impacto del CREA en la zona austral fue rotundo, pues gracias a esta entidad se impulsó al desarrollo industrial, creándose así empresas con gran desarrollo como Ecuadorian Rubber Company (ERCO) en Cuenca y la empresa de cementos “Guapán” en Azogues.

Con todos los aspectos mencionados la sociedad cuencana y azogueña se adentraron a un mundo globalizado y capitalista, tomando también interés por identificarse con las filosofías en boga de la época.

La sociedad experimentó transformaciones ajustándose en el modernismo que algunos países latinoamericanos ya lo estaban viviendo y todo esto llevó a que dichos modelos latinoamericanos se vean reflejados en la ciudad morlaca.

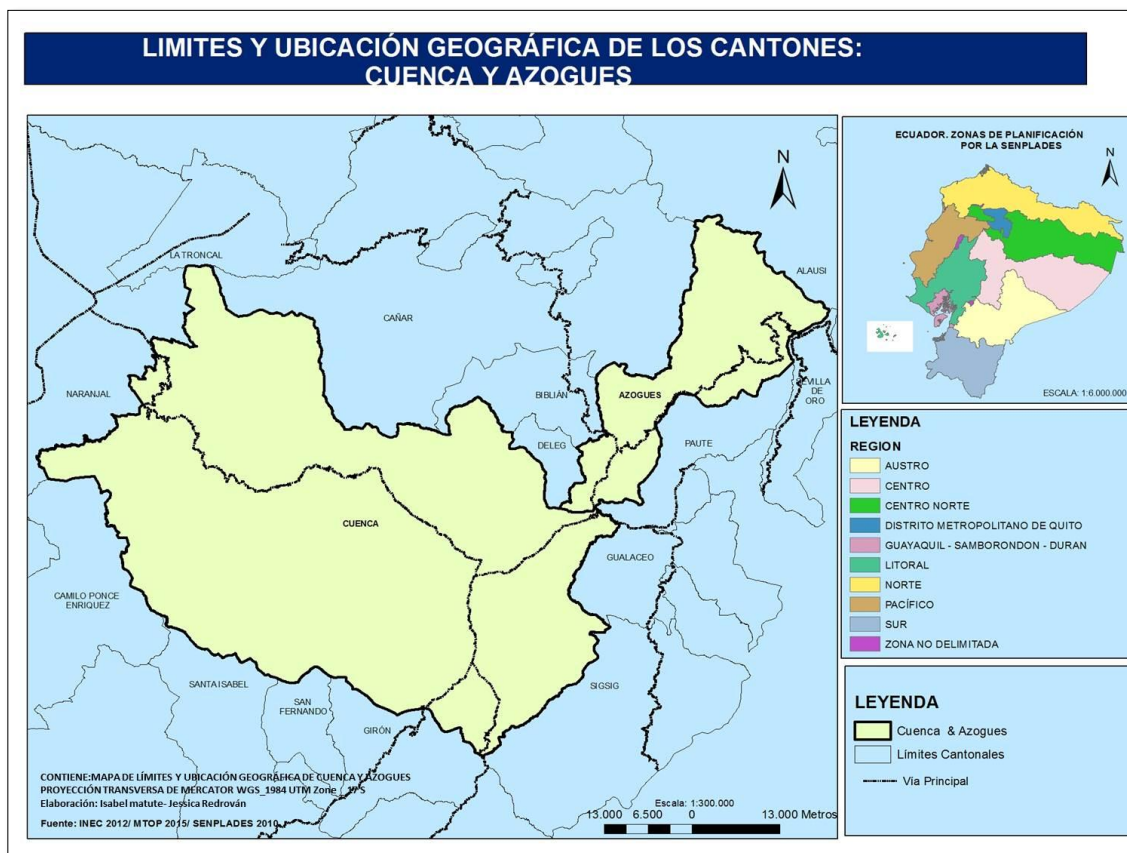
En cuanto a la estructura política, el país vivía momentos gubernativos inestables, pues para la década de los 60 y 80, siete presidentes y dos juntas militares habían ocupado el mando. En Cuenca, Leopoldo Severo Espinoza Valdivieso y en Azogues, Julio Jaramillo Arízaga ocupaban los puestos de la alcaldía respectivamente; sus obras estuvieron a la par de la expansión de las ciudades, llevando a cabo proyectos dirigidos a dotar de infraestructura, cubrir los servicios básicos, fortalecer la economía agraria con la ayuda del CREA como uno de los medios de sustento económico para la ciudad, entre otras.





CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

El área de estudio comprende los cantones de Azogues y Cuenca, pertenecientes a las provincias del Cañar y Azuay; estas provincias se encuentran incluidas dentro de la división zonal 6, de entre las 9 zonas de planificación realizada por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) para el Ecuador.



Mapa N° 1

Límites y Ubicación Geográfica de los Cantones: Cuenca y Azogues

El cantón Azogues se encuentra delimitado al norte por el cantón Alausí; al oriente por el cantón Sevilla de Oro y Pácuti; al sur con el cantón Cuenca, y al oeste con el cantón Déleg, Biblián y Cañar. Tiene una altitud aproximada de 2600 m.s.n.m.

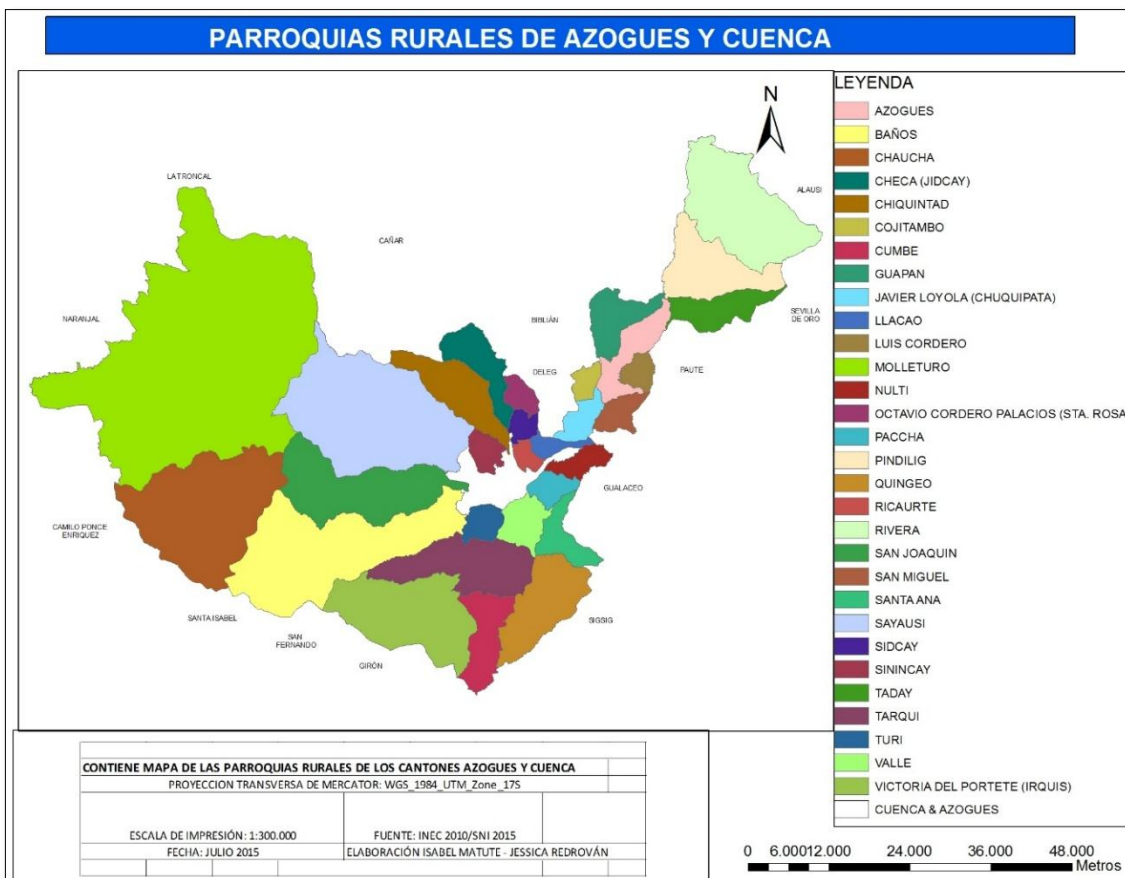
Mientras que el cantón Cuenca limita al norte con los cantones Azogues, Déleg, Biblián y Cañar; al este con el cantón Pácuti, Gualaquiza, Sigsig; al sur con el cantón





Girón, San Fernando, Santa Isabel y Camilo Ponce Enríquez; y al oeste con el cantón Naranjal. Su altitud aproximada es de 2500 m.s.n.m.

Azogues posee 4 parroquias urbanas y 10 parroquias rurales; mientras que Cuenca tiene 15 parroquias urbanas y 21 parroquias rurales. Así se lo representa en el siguiente mapa:



Mapa N° 2
Parroquias Rurales de Azogues y Cuenca

Azogues para la época de los años 60 tenía los límites actuales, a excepción del límite oriental con el cantón Sevilla de Oro, el cual era una parroquia perteneciente al cantón Paute. Para esta década su antigua parroquia Biblián ya fue elevada a cantón de la provincia del Cañar en 1944.

En lo referente al Cantón Cuenca sus límites políticos y administrativos para la década de los 60 son los mismos con los que se mantiene hasta la actualidad.

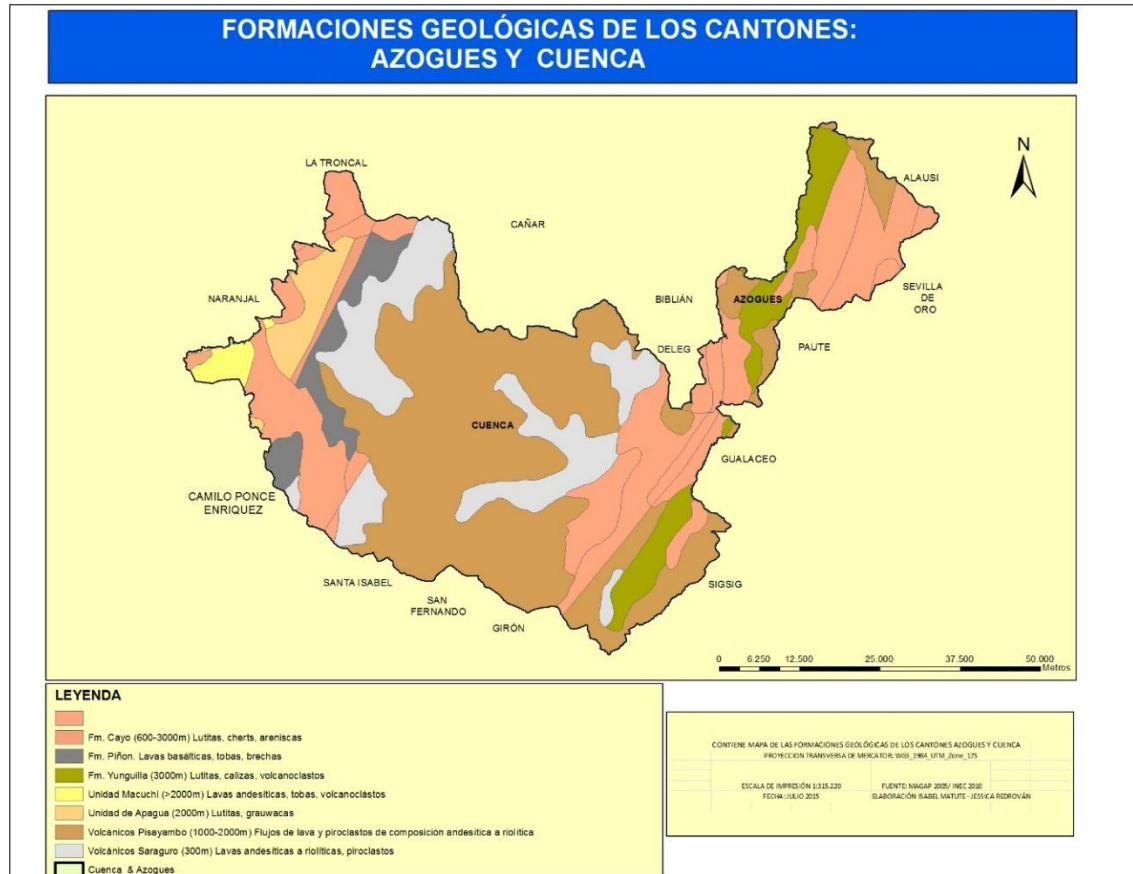




CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO FÍSICO DE LA ZONA DE ESTUDIO

Azogues y Cuenca están asentados sobre el Nudo del Azuay, que conforma la hoya del Paute, constituida por una amplia red hidrográfica, formaciones vegetales, geológicas, geomorfológicas, asentados sobre una superficie compuesta por materiales de origen volcánico.

GEOLOGÍA



Mapa N° 3
Formaciones Geológicas de los Cantones: Azogues y Cuenca

Las formaciones geológicas pertenecientes a la cordillera occidental y oriental en la que se encuentran las dos ciudades son las siguientes:

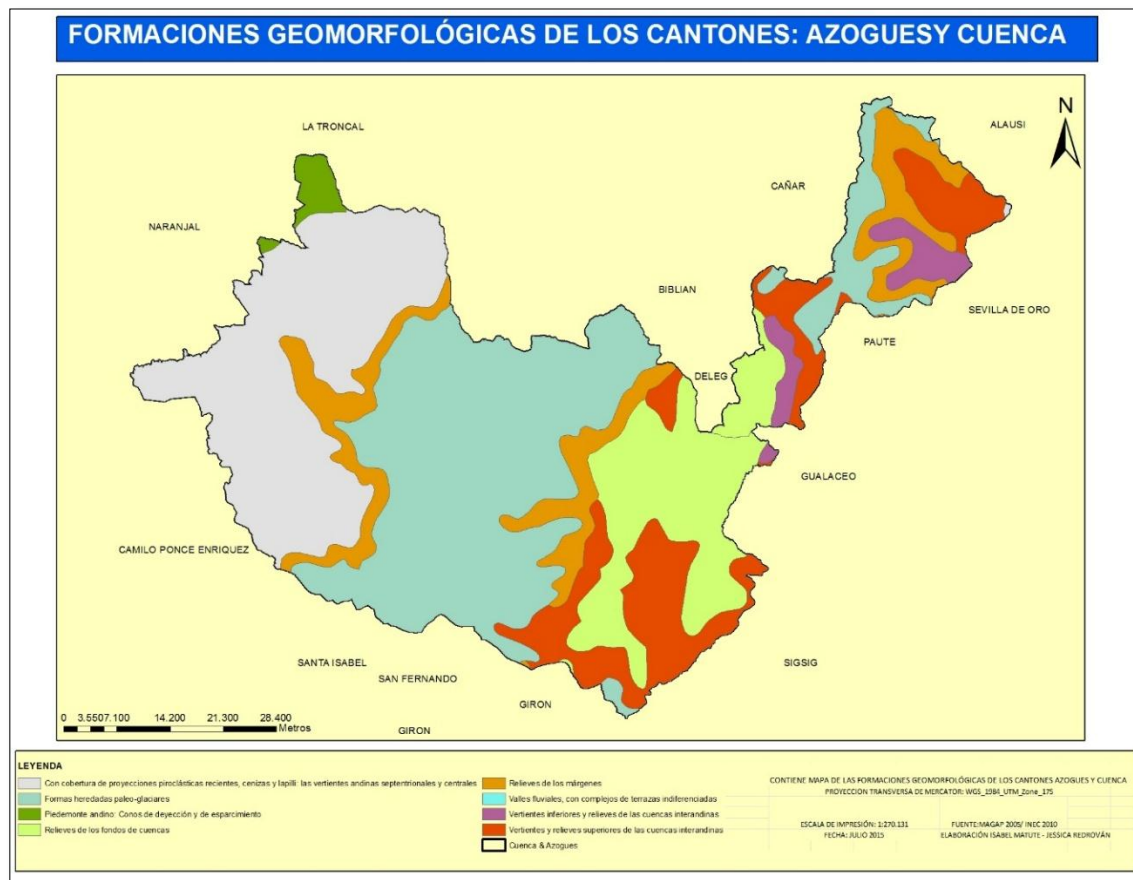
Formación Cayo, la cual está determinada por materiales como lutitas, cherts y areniscas.





Sobre el cantón Cuenca existe mayor desarrollo de la formación volcánica Pisayambo, sus materiales son originarios de flujos de lava como piroclastos con composiciones andesíticas, a riolíticas, también está presente la formación volcánica Saraguro que contiene los mismos materiales. En menor porcentaje está presente la formación Piñón con tobas y brechas, la Unidad de Apagua con lutitas y finalmente la formación Yunguilla que está presente en los dos cantones, con materiales de lutitas, calizas y materiales derivados de los piroclastos.

GEOMORFOLOGÍA



Mapa N° 4

Formaciones Geomorfológicas de los Cantones: Azogues y Cuenca

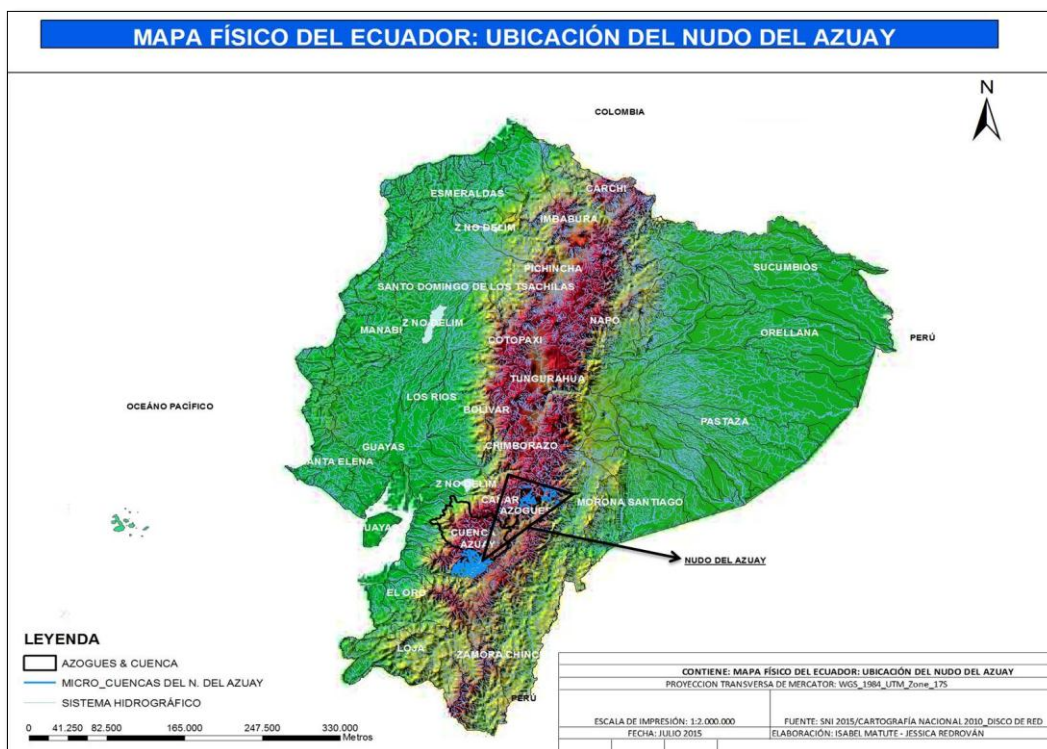
El relieve de Azogues y Cuenca se caracteriza por formas heredadas paleo-glaciares, consta de relieves pertenecientes a valles fluviales con amplias terrazas indiferenciadas y relieves de fondos de cuencas que están interrelacionadas con la





red hidrográfica de la zona. Su relieve está también caracterizado por tener una gran cobertura de materiales piroclásticos recientes como cenizas y lapilli. Estos están ubicados sobre las zonas de vertientes andinas septentrionales y centrales, el resto del relieve está caracterizado por vertientes inferiores como superiores de las cuencas interandinas. Son propios de este relieve los climas fríos de cordillera que no sobrepasan los 18° C; comprende la extensión final de los Andes Centrales, es por ello que sus elevaciones no sobrepasan los 4000 metros hacia la parte noroccidental.

En Azogues sus principales elevaciones son: el cerro Abuga con 3090 m.s.n.m y el Cojitambo con 3076 m.s.n.m; en la ciudad de Cuenca el cerro Guagualzhuma con 3090m.s.n.m, situado en la Parroquia Paccha. La zona está constituida sobre el Nudo del Azuay, el mismo que se extiende desde el cantón Alausí hasta la parte nororiental del cantón Cuenca donde luego inicia las extensiones el Nudo de Portete.



Mapa N° 5

Mapa Físico del Ecuador: Ubicación del Nudo del Azuay





HIDROGRAFÍA



Mapa N° 6
Sistema Hídrico de Azogues y Cuenca

El Ecuador goza de una gran riqueza hidrográfica en toda su extensión, sus ríos poseen dos desembocaduras: al Océano Pacífico y al Océano Atlántico. << El agua estudiada como elemento natural, es un agente erosivo importante y, por ende desempeña un papel clave en la configuración del relieve y del modelado, así como en la organización de las cuencas hidrográficas y en la constitución del clima >> (León, 2010).

Son 75 cuencas en total las que se encajan en el Ecuador, de las cuales Azogues y Cuenca poseen las cuencas del Cañar y el Jubones, de estas desprenden micro cuencas, ríos y quebradas.

La cuenca del río Paute tiene una extensión de 4530 Km², sus principales afluentes nacen en la cordillera occidental en las lagunas del Cajas, sobre los 4000 m.s.n.m.



El principal afluente es el río Matadero que unido con el culebrillas conforman el río Tomebamba, y después de unirse con los ríos Yanuncay y con el Machángara conforman el río Cuenca, cuyas aguas luego se unirán con el río Burgay de Azogues y posteriormente con el río Santa Bárbara del cantón Gualaceo para conformar la cuenca del Paute y recorrer el oriente ecuatoriano hacia el Amazonas (Borrero, 1989).

VEGETACIÓN Y CLIMAS



Mapa N° 7

Vegetación y Uso del Suelo en Azogues y Cuenca

La vegetación de Azogues y Cuenca se caracteriza por el variado uso del suelo, la altitud, el relieve y el clima, los cuales determinan su paisaje vegetativo.

En Azogues se puede observar que existe a lo largo de todo su territorio una amplia zona de páramo, donde oscilan temperaturas medias de 6°C hasta los 12°C en las parroquias del norte de la ciudad, como Taday, Pindilíg y Rivera se puede encontrar amplias áreas de bosques natural y vegetación arbustiva, no así en la parte sur de



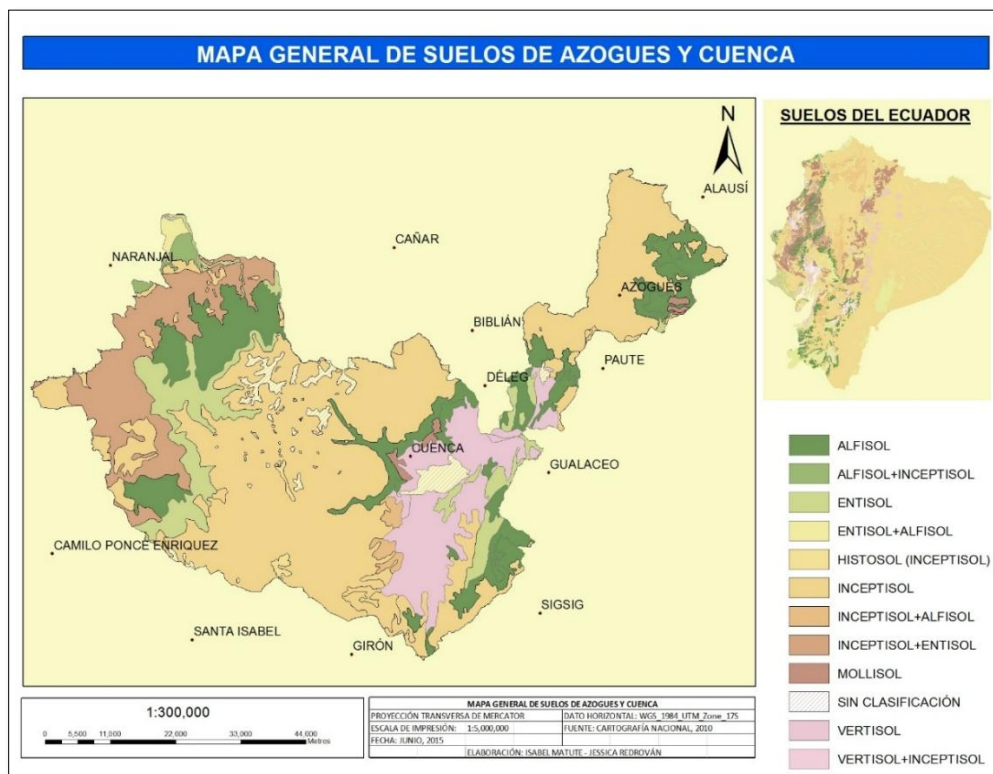


la ciudad donde se puede distinguir cultivos de ciclo corto y áreas de cultivo de maíz en las parroquias surorientales de la ciudad, Borrero, San Miguel y Javier Loyola.

En la ciudad de Cuenca predomina la vegetación de páramo con temperaturas que van desde los 2°C hasta los 10° C. Esta zona la componen las parroquias occidentales de la ciudad, como Baños, San Joaquín, Sayausí, Chiquintad e incluso una gran parte de la parroquia Molleturo donde se encuentra áreas significativas de bosque natural.

Como es característico de las zonas templadas y debido a la riqueza de sus suelos de origen volcánico y altos en porcentaje de humus, prevalecen amplias superficies dedicadas al cultivo de gramíneas como el maíz, cultivos de ciclo corto y pastos plantados. También se puede apreciar otras características vegetativas de menor extensión sobre el total de su superficie: bosques naturales, vegetación arbustiva, pastos naturales y cultivos indiferenciados.

SUELOS



Mapa N° 8
Mapa General de Suelos de Azogues y Cuenca





Dentro de la clasificación general de los suelos del Ecuador, se encuentran 4 grupos principales: Suelos aluviales, suelos sobre proyecciones volcánicas recientes, suelos sobre materiales antiguos y minerales (León, 2010). De acuerdo a esta clasificación Azogues y Cuenca presentan los siguientes suelos:

Suelos Inceptisoles: se encuentran distribuidos en la mayor parte de la superficie de estas dos ciudades en alturas sobre los 3000 m.s.n.m. Son suelos poco desarrollados y con un alto porcentaje hidromorfológico que da lugar a una zona de paisaje vegetativo de páramo.

Suelos Alfisoles: son suelos poco erosionados lo que permite cultivos de ciclo corto en elevaciones medias de 1500 a 2500 m.s.n.m.

Suelos Vertisoles: estos suelos son arcillosos y agrietados, pero aptos para la agricultura, por lo que en estas zonas se cultiva el maíz y otros de ciclo corto.

Suelos Entisoles: estos suelos son poco evolucionados por lo que no presentan características particulares y se encuentran distribuidos hacia el sur de la ciudad de Azogues y en la parroquia Molleturo del Cantón Cuenca.

Suelos Mollisoles: estos suelos son los más desarrollados y muy altos en fertilidad, pero en las ciudades de Azogues y Cuenca son casi inexistentes, son mínimas áreas como Taday en Azogues y Sidcay, Sinincay y San Joaquín en Cuenca las que poseen estos suelos.

DEMOGRAFÍA

A partir del primer censo nacional de población de 1950 se puede constatar los distintos cambios demográficos que ha sufrido todo el país y en especial las Provincias del Azuay y del Cañar. Para analizar dichos periodos hay que tomar en cuenta aspectos como: la expansión urbana de las dos ciudades, la migración, el dinamismo de los distintos sectores económicos, el cambio en los planos urbanos de las ciudades y la zonificación de lo urbano y lo rural.





De acuerdo a los distintos autores que han realizado sus estudios sobre la Cuenca del Siglo XIX y XX, entre ellos Thomas Youman en uno de sus artículos para la revista Pucara sostiene, que Cuenca es un ejemplo de las ciudades coloniales, con planos concéntricos que acumula a la población en viviendas vecinales o conventillos (Youman, 2005). Así mismo Diego Jaramillo establece que para los años de 1950 Cuenca mantenía aún un plano colonial, donde el tamaño de la población era todavía reducida debido al lento crecimiento demográfico y al tipo de sociedad conservadora que la conformaba, pero esta suerte cambio a partir de los años 60 cuando el crecimiento poblacional se dinamizó (Jaramillo, 2004).

El censo nacional de 1950 – 1962 y 1974 proporciona los siguientes datos:

POBLACIÓN DE AZOGUES Y CUENCA EN LOS DISTINTOS PERIODOS CENSALES		
	AZOGUES	CUENCA
Periodo Censal	Población Total	
1950	48764	122 434
1962	50074	143 031
1974	62231	213027

Tabla N° 1

Fuente: INEC, Censo 1950-1962-1974

Elaboración: Grupo de Trabajo

Según estos datos Cuenca y Azogues habrían tenido un crecimiento demográfico positivo entre los años de 1960 en adelante, este crecimiento positivo para la localidad se ve en contraste con la situación del país para esa época; en este aspecto Alejandro Guillén García se refiere de esta manera <<El peso relativo de la población regional con respecto a la nacional descendió del 10.8 % en 1950 al 7.8





en 1974; pero entre 1950 y 1962 este proceso fue más acentuado. Los ritmos de crecimiento promedio anual fueron los más bajos del país; Azuay con el 0.75% y Cañar con el 1.20%>> (Guillén, 1993).

En Cuanto Azogues de acuerdo al periodo censal 1950 – 1974 la población mantiene tasas de crecimiento positivo, especialmente entre los años 1962 en adelante, la población de la cabecera cantonal aumentó en un gran porcentaje debido principalmente a la migración campo – ciudad.

MIGRACIÓN

El fenómeno de la migración, en la población del Azuay y Cañar inicia a partir de los años 60, cuando las personas del área rural dejando el campo, que era su fuente de ingreso económico principal (agricultura de subsistencia), deciden salir a la ciudad en búsqueda de otras fuentes de trabajo a consecuencia de una naciente industrialización posterior al decaimiento de la economía de la exportación de sombreros de paja toquilla, y además el país enfrentaba un proceso de cambio con el planteamiento de la Ley de Reforma Agraria. Es así que << en el proceso de reconversión del austro, Cuenca se convirtió en un centro político y económico. Según el censo de 1962 la población se dinamizó pasando de 39.983 a 60.402 con un ritmo de crecimiento de 3.44%>> (Guillén, 1993)

Con la migración campo – ciudad o éxodo rural, en el Azuay y Cañar los porcentajes de migrantes hombres y mujeres no eran iguales. El sector primario que corresponde netamente al trabajo agrícola es el género masculino el que mayor participación tiene en ambas provincias; no así en el sector secundario que corresponde a las actividades manufactureras y todos los productos elaborados en los que se encuentra empleado mayoritariamente el género femenino; de igual manera en el sector terciario (servicios sociales) son las mujeres las que tienen mayor intervención.





TASAS DE PARTICIPACIÓN DE LOS SECTORES ECONÓMICOS, POR SEXOS, 1962		
AZUAY	HOMBRES	MUJERES
Sector Primario	69.82	29.46
Sector Secundario	17.8	40.22
Sector Terciario	12.38	30.32
CAÑAR		
Sector Primario	79.11	16.33
Sector Secundario	12.31	67.06
Sector Terciario	8.58	16.61

Tabla N° 2

Fuente: (Guillén, 1993)

EXPANSIÓN URBANA

En lo referente a la expansión urbana, una visión de Cuenca en los años 60 es a través de las personas que atestiguaron las características y desarrollo de la ciudad, uno de esos testimonios es:

En la época de los años 60 del siglo XX iniciaba una época de transición -y digo iniciaba - porque en los años 60 es la culminación de un proceso muy largo que tomo varios siglos en la región, caracterizada por un mundo rural. En los años 60 asistíamos a la descomposición de una de las Instituciones más emblemáticas de la región y de nuestro país y de América que es el régimen de hacienda; la Junta Militar de inicios de la década de los 60 había dispuesto la Ley de la Reforma Agraria.





La Ley de la Reforma Agraria traía consigo profundos cambios en el mundo rural, esto hizo que la sociedad comarcana contemple una modificación profunda en el régimen de tenencia de la tierra...¹ (Serrano, 2015).

Cuenca desde 1960 inicia un proceso de inserción en el capitalismo nacional y con ello también el crecimiento poblacional se intensifica y por ende la ciudad empieza a extender sus límites, es así que:

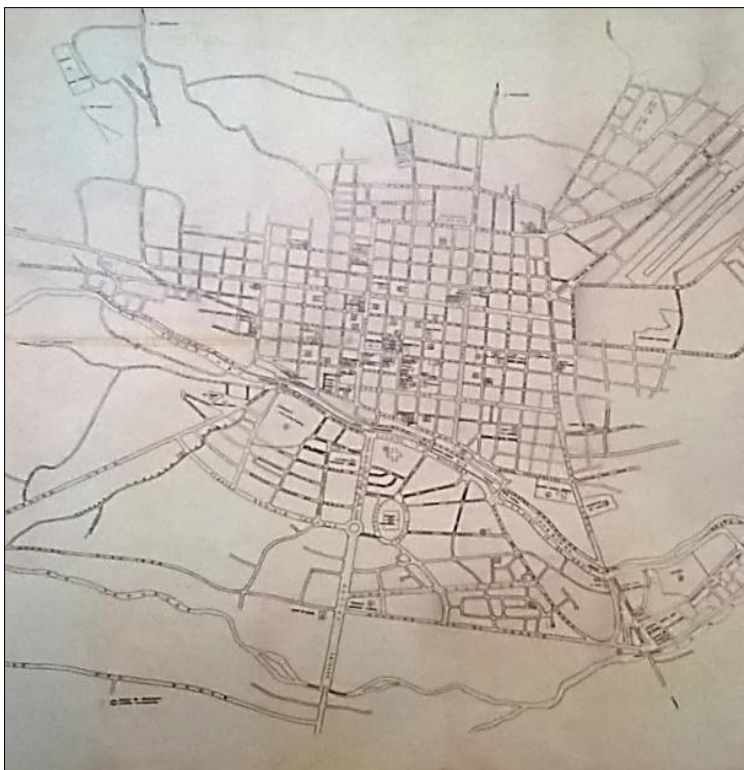
Geográficamente, Cuenca era el centro histórico; terminaba en el Barranco cruzando el Puente Centenario en el Vado; había el Hospital militar; luego más hacia Turi el Colegio Benigno Malo, luego la Avenida Huayna Cápac era el otro final de la ciudad y hacia el Cajas prácticamente terminaba en la Convención del 45...² (Malo, 2015).

De acuerdo a los planos de 1962 diseñados por el Arq. Rafael Malo, la ciudad se extendía por el Norte hasta la Calle Rafael María Arízaga, por el sur se extendía hasta las riveras del Río Tomebamba, por el este con la Av. Huayna – Cápac y por el oeste con la Av. Coronel Guillermo Talbot (Alcaldía de Cuenca, 2008).

¹ Entrevista personal: Juan Pablo Serrano, actual Director Ejecutivo del Centro Interamericano de Artes Populares (CIDAP) Cuenca, 13 de Marzo de 2015. Ver Anexo (E028M)

² Entrevista Personal: Dr. Claudio Malo, ex – docente de la Universidad de Cuenca y de la Universidad del Azuay, ex - Decano de Coordinación Académica de la Universidad Católica de Cuenca, investigador, ex – director del CIDAP, Antropólogo, ex – Ministro de Educación, ex – Diputado por la Provincia del Azuay, entre otros, actualmente se desempeña como Director de la revista Universidad Verdad de la Universidad del Azuay. Cuenca, Marzo de 2015. Ver Anexo (E022M)





Fotografía N° 1

Plano de la Ciudad de Cuenca en el año de 1962

Fuente: (Alcaldía de Cuenca, 2008)

A consecuencia de la expansión urbana, en Cuenca se empieza a dar un crecimiento poblacional mayoritariamente urbano, quedando las áreas rurales abandonadas y posteriormente para la década de los 80 - 90 absorbidas por la construcción de viviendas en terrenos útiles para la agricultura.

Youman sostiene que <<la densidad de población es otro factor de notoria modificación en los últimos años, especialmente en la última década, debido a que la sociedad ha ocupado prácticamente todo el valle en el cual se emplaza y se ha visto en la necesidad de crecer verticalmente por el aumento del valor del suelo urbano y la renta>> (Youman, 2005).

En lo que respecta Azogues en el periodo de estudio, no se extendía más allá de la cabecera urbana, pero mediante el Plano de la ciudad de 1976 se puede deducir su reducida expansión, si para esta fecha aún no rebasaba los límites centro urbano,





en los 60 debió haber tenido similares extensiones. En el siguiente plano se distingue que la ciudad se extendía por el norte hasta la calle Guayas, por el este hasta las inmediaciones de la calle Tenemaza, por el oeste hasta la calle Veintimilla y por el sur hasta la Av. 24 de Mayo.



Fotografía N° 2

Plano Urbano de la Ciudad de Azogues de 1976

Fuente: Archivo Histórico de la I. M. de Azogues.

<<La imagen de Azogues es de unas pocas manzanas, muchas de ellas sin consolidarse, la arquitectura, con estructura de madera y bahareque, le daba una identidad propia. La llegada del tren expandió la ciudad hacia el oeste, que comienza a poblarse con una arquitectura singular, en madera>> (Bonilla, 2012).

INDUSTRIA Y ECONOMÍA DE AZOGUES Y CUENCA

En Cuenca a consecuencia de la expansión urbana y el crecimiento demográfico; la migración de campo a la ciudad se hace presente debido a una nascente industrialización, símbolo de un nuevo sistema económico capitalista y global. En los años 50 siguiendo el modelo del resto América Latina, la Comisión Económica





para América Latina y el Caribe (CEPAL), bajo la influencia de los Estados Unidos ejecutaba 2 pilares fundamentales: la electrificación y la industrialización de los países sudamericanos. El Ecuador durante el periodo presidencial de Camilo Ponce Enríquez decretó la Ley de “Especial Fomento Industrial del Austro” (Espinoza, 1993), con el fin de aplicar los fundamentos de la CEPAL en la región austral.

Esta década fue el culmen de una economía basada en la tradición artesanal de la región, para dar paso a una nueva etapa de transición en los años 60. <<Se iniciaba un proceso de modernización y desarrollo, pasando de lo rural, franciscano y campesina a una urbe moderna; para esta época ya se contaba con un Plan regulador de la ciudad realizado por el Arq. Uruguayo Gatto Sobral>> (Carrasco, 2009).

Leonardo Espinoza en la obra “Los Retos del Austro” sustenta que la sociedad subregional tuvo diversos momentos históricos que desde su incorporación significativa al mercado nacional e internacional iniciado a partir del siglo XVIII, adquiere características cíclicas u ondulatorias de despegue, auge, recesión, crisis y recuperación. Los condicionantes externos o el comportamiento de la demanda internacional a su producción van a incidir en el progreso de Cuenca y su provincia>> (Espinoza, 1993).

<<En el tema de Mercantilismo subregional del siglo XX (1900-1960) Espinoza sostiene que en el aspecto de desarrollo económico de la ciudad de Cuenca se dio una tendencia cíclica durante las seis primera décadas del presente siglo, dividido en tres fases: la de despegue sostenido de 1900 a 1913, la de auge de la producción y exportación entre 1913 a 1950, y la de crisis de las exportaciones y reconversión de la economía provincial que se da en los años 50 en adelante>> (Espinoza, 1993).

Lo más destacable de la primera fase establecida por Espinoza sobre el desarrollo de la industria cuencana fue la creación del Banco del Azuay en Enero de 1913, institución que fortaleció proyectos que dieron inicio a una modernización de la provincia y la ciudad; entre los principales respaldos se encontraban obras como la instalación del <<servicio telefónico automático, agua potable, luz eléctrica,





canalización, alcantarillado, apoyo a la construcción de la Catedral Nueva, Casa de la Cultura, Colegio Benigno Malo y otros servicios sociales>> (Municipio de Cuenca, 1988). Entre uno de los proyectos más destacables estuvo el financiamiento para la construcción del ferrocarril en el ramal Sibambe – Cuenca con un préstamo al Municipio de una cantidad de S/. 1. 000.000 de sucres y para la compra de rieles una suma de S/. 200. 000. Todos estos financiamientos fueron gracias a los excedentes producidos por la exportación de sombreros de paja toquilla en las primeras décadas del Siglo XX (Mora & Arquímedes, 1926).

Es en la tercera fase 1950 – 1960, luego de la crisis de la exportación del sombrero de paja toquilla se da una etapa de transición, donde <<la burguesía cuencana surgida con la exportación del sombrero de paja toquilla, luego de la crisis de esta actividad invirtió sus capitales en el comercio y la industria>> (Jaramillo, 2004) y para superar esta crisis se establece una primera conferencia económica regional, donde se aportaron con importantes propuestas para superar la crisis de los sectores productivos, tal es así, que se plantea la industrialización de las provincias del Azuay y Cañar; es por ello que se mejora y transforma el Instituto de Recuperación Económica al CREA (Espinoza, 1993). Así mismo Juan Pablo Serrano manifiesta que:

A mí me parece que hay otro elemento que tiene mucha fuerza en esa década, que es la concreción de un anhelo regional muy fuerte plasmado en los planes de reconversión económica de los años 50 que consideraban la necesidad de reconocer a la Ciudad de Cuenca y su región como un polo de desarrollo para sobrellevar la crisis del Sombrero de Paja Toquilla, esto trajo consigo la necesidad de que a partir de los años 60 se creen los grandes referentes industriales como aquel elemento altamente simbólico de la modernidad en la región y vemos que se comienzan establecer espacios industriales de gran fuerza...³ (Serrano, 2015).

³ Ver Anexo (E028M)





Instauración Del Centro De Reconversión Del Azuay, Cañar Y Morona Santiago

En una obra publicada por el Centro de Reconversión Económica (CREA), Titulada “Los Retos del Austro” se establece los objetivos y lineamientos estratégicos de esta entidad sobre la región austral.

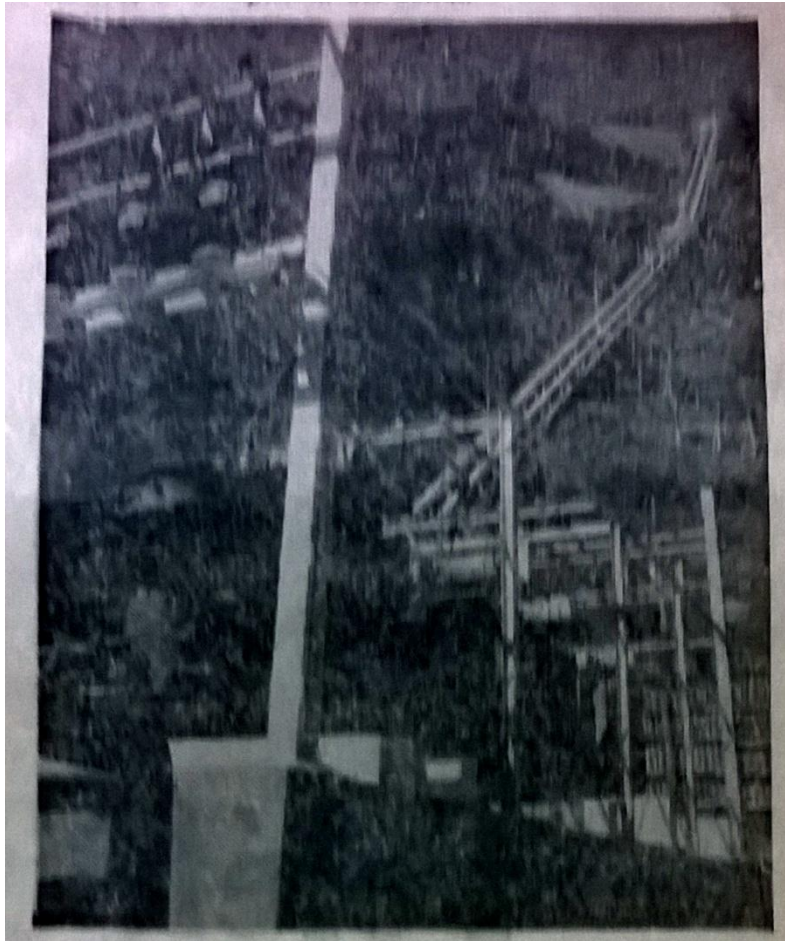
El objetivo general del CREA en el contexto del proceso de modernización del Estado, consiste en fortalecer el rol institucional, mediante la optimización de sus recursos, funciones y acciones a fin de lograr eficiencia, eficacia y efectividad en la solución o mitigación de los problemas. En este marco de referencia, el CREA considera pertinente impulsar, las siguientes líneas estratégicas de acción:

- El fortalecimiento de la producción agrícola y pecuaria, bajo un enfoque de desarrollo rural.
- El fomento de la producción forestal a través de la formación de bosques en áreas cuya potencialidad del suelo así lo recomienda.
- Fomentar la actividad artesanal urbana y rural.
- El CREA deberá identificar y apoyar la implementación de proyectos de inversión y de construcción de infraestructura en áreas cuyo potencial productivo y de alta concentración artesanal lo amerite.
- Fomento de la pequeña industria bajo el enfoque de descentralización productiva y el desarrollo de pequeños y medianos centros de promoción en áreas con potencial manufacturero, como son las ciudades de Azogues, Cañar, La Troncal. Para lo cual será necesaria la instalación de parques para la pequeña industria y artesanía.
- En el campo de la infraestructura, el Organismo ha priorizado desarrollar tres líneas de trabajo: la construcción y mejoramiento de caminos de integración de áreas productivas y, paralelamente, algunos eslabones para complementar los circuitos viales de la red principal; la construcción de obras de riego y su adecuado manejo; y la construcción de obras de equipamiento social (Centro de





Reconversión Económica del Azuay, Cañar y Morona Santiago CREA, 1993).



Fotografía N° 3

Para intensificar la industrialización del Azuay y Cañar, tomando como base fundamental la electrificación, el Centro de Reconversión ha invertido 7 millones de sucres capitalizando la Empresa Eléctrica en “Cuenca” S.A.

Fuente: Diario el Mercurio, 1964

Entre los principales proyectos industriales que fortaleció el CREA tanto en la provincia del Azuay como en el Cañar están: ERCO, Artepráctico, Zhumir y en la provincia de Cañar la Fábrica de cementos “Guapán”.





Ecuadorian Rubber Company - ERCO

En los años 60 esta industria es una de las más destacadas en la provincia del Azuay, aunque inicialmente pasó por ciertas vicisitudes en el proceso de organización y aplicación del producto, luego se convirtió en una de las industrias más rentables y generadora de puestos de trabajo para la población austral; convirtiéndose en el símbolo de superación de la crisis de años anteriores.

Diario El Mercurio, hizo una publicación con los por menores de la inauguración de dicha industria:



Fotografía N°4

Industria Ecuadorian Rubber Company

Fuente: Diario El Mercurio, 1963





CON LA INAUGURACIÓN DE LA FABRICA DE LLANTAS EL DIA DE HOY SE INICIA LA PRIMERA ETAPA DE LA PRODUCCIÓN

En el año de 1954 al amparo de un Decreto de Protección Industrial en favor del Austro, el Sr. Filomentor Cuesta, industrial ambateño, hombre de empresa y grandes iniciativas, concibió la idea de establecer una fábrica de llantas en Cuenca: idea que fue bien aceptada por un grupo de capitalistas que, sin pérdida de tiempo, se dieron a la ardua tarea de capitalizarla y ponerla en marcha. Los estudios previos, las primeras gestiones, se presentaron sumamente azarosas y difíciles para la naciente sociedad que, no obstante, nunca cejó en su empeño y que supo servirse de cada inconveniente como de un acicate más que se le impulsaba adelante, hasta salir airoso en el empeño.

Para el año de 1956, la Empresa cuenta ya con la asesoría técnica de la GENERAL TIRES, compañía llantera con más de veinte fábricas establecidas en diferentes países del mundo. Pero simultáneamente, los intereses comerciales y otros intereses inconfesables, dejaron sentir su influencia en una campaña de alcance nacional que se desató contra el proyecto de industrialización en marcha.

En el año de 1961 la Compañía recibe el aporte decisivo, que consiste en la incorporación de la GENERAL como accionista de la empresa ecuatoriana. Podría decirse que esta circunstancia marca el fin de la lucha contra la incomprensión y los intereses creados, y el comienzo de la fase ejecutiva del proyecto. Pues de inmediato, en juicio de ese mismo año, comienza la preparación del terreno para la construcción de los edificios y la adquisición de la maquinaria.

Esta fase es realmente corta, pues en noviembre de 1962, ya están concluidos los edificios y montaña de maquinaria, lista para comenzar a producir (Diario El Mercurio, 1993).

ARTEPRÁCTICO

La compañía se crea el 26 de Julio de 1962. Inicialmente perteneciente a la familia Tosi; producía la línea de regalos, juguetería, hormas de zapatos; luego mangos de martillos, azadones, picos; posteriormente materiales de construcción. Desde 1964 -1973, mejoró sus condiciones y se extendió a otras provincias como Quito y Guayaquil, transformándose en un consorcio y perdiendo su calidad de distribuidor.





En 1970-1978, aprovechando el boom petrolero y su ampliación a mercados interprovinciales, empieza a distribuir muebles; consolidándose así en el mercado como distribuidor de productos de madera.

Hacia 1979 -1987 se amplía a una visión de producir una línea de cocinas, incrementando un sistema de ingeniería industrial, convirtiéndose así en la primera industria con un sistema de control de productos computarizado “MAPICS” a nivel sudamericano. Generó empleo a 1008 trabajadores y su planta industrial se encontraba en Zhucay (Municipio de Cuenca, 1988).

Zhumir

Patrimonio de la compañía "Destilería La Playa" constituida legalmente en 1966, y en 1982 pasó a ser "Destilería Zhumir". La calidad de producción y la materia prima le dieron el mérito de reconocimiento INEN, siendo su producto más emblemático “Zhumir Añejo” (Municipio de Cuenca, 1988).

Fábrica De Cementos Guapán

La Fábrica de Industrias “Cementos Guapán” se estableció entre los años de 1965 – 1966. Esta industria está localizada en la ciudad de Azogues, en la parroquia del mismo nombre a orillas del río Tabacay, y sus principales minas de carbón de piedra se encuentran ubicadas en Mangán (Biblián).

Noticia del Diario “El Mercurio”:

REPORTAJE GRAFICO DE LA VISITA A LA FABRICA DE CEMENTO GUAPAN

En Guapán

Los comisionarios observaron detenidamente los trabajos realizados para acondicionar el Campamento de la Compañía Constructora, así como para arreglar el área donde se levantan las construcciones en las que irá el montaje de las máquinas y de la Fabrica en general, incluido el horno que requiere una gran superficie.

También recorrieron los trabajos de desvío del río Tabacay, que antes atravesaba precisamente, por el lugar donde debe levantarse la Fábrica.





Los accionistas y sus acompañantes comprobaron el gran movimiento de las tierras realizando hasta el momento, los cerramientos, muros de contención y construcción de las bases del campamento y villas para residencia de los ingenieros y técnicos que dirigirán la Fábrica.

En Mangán

Posteriormente estuvieron en San Antonio de Mangán, justamente en las minas de carbón de piedra en el cantón Biblián. En dicho lugar, recorrieron el túnel de 110m constituidos hasta el momento en empeño de verificar, una vez más, la existencia, la calidad y la cantidad del Carbón. El Ingeniero Juan Rachat, informó que, a la vuelta de diez o quince días, el túnel habrá llegado a la “caja” misma de la mina y permitirá examinar la cantidad y calidad de carbón que existe en Mangán. De todos modos, al momento, los técnicos de la PIC, han hecho conocer que los yacimientos de Biblián abastecerán suficientemente la Fábrica de “Guapán”, el proyecto de la termoeléctrica y cualquier otro proyecto de explotación.

Al penetrar al túnel, los visitantes advirtieron la presencia de carbón de piedra de la mejor calidad y en la misma zona observaron cómo aflora el carbón a la superficie del suelo (Diario El Mercurio, 1962).

SOCIEDAD Y CULTURA

La sociedad cuencana de la época de los sesenta experimentaba un periodo de cambios hacia la modernidad. La ciudad aún enfrentaba problemas socioeconómicos, pues existía un alto nivel de pobreza, el porcentaje de migración internacional aumentaba, la desnutrición y la falta de atención ante las necesidades básicas. (Crespo, 1993).

Cuenca hasta los años 60 es una ciudad con barrios. Barrio es una palabra que tiene dos sentidos; primero el hecho del conglomerado urbano, del conglomerado más o menos homogéneo con características comunes como el hecho de elaborar pan, en aquella época había todavía los barrios de las panaderas, como Todos Santos y también el Vado. Pero también en un segundo sentido, el sociológico, es decir del vecindario, todo el mundo se conocía, era una especie de familia ampliada en donde primaba la costumbre de endilgar al otro los problemas que surgían.





Todos sabíamos todo de todos, era muy cómodo el encontrar casas que son patrimoniales en donde existían varias familias.

Cuenca era una ciudad llena de hombres intelectuales, era una ciudad ensimismada viéndola desde ahora, una ciudad con virtudes, muy conservadora y laboriosa...⁴ (Almeida, 2015).

En cuanto a la cultura e intelectualidad, para la época existían ya tres universidades: La Universidad de Cuenca tenía un peso político gracias a los movimientos estudiantiles que en ella se formaban; la Universidad del Azuay y la Universidad Católica (Pacheco, 1993).

Otra forma de expresar la intelectualidad de los hombres y mujeres cuencanos era mediante publicaciones literarias en revistas semanales como “La Escoba”, que expresaban la tradición de las castas, su estirpe, valores patrióticos, morales, religiosos, artísticos (Crespo, 1993). La Escoba, semanario irreverente de humor fino, se burlaba de la sociedad, la política, las costumbres y los personajes de Cuenca” (Rodríguez, 2014).

Cuenca en este contexto se caracterizaba por ser una ciudad culta, poética y literaria, así lo explica Claudio Malo:

Cuenca siempre fue una ciudad con especial interés por actividades culturales, literarias. Había cines que eran concurridos, como el universitario, el Guayaquil, el Popular.

Igualmente puedo decir que en la década de los 60 comienza haber una mayor incorporación de las mujeres a la educación media y superior. Cuando yo me matriculé en la Universidad de Cuenca (1954) el porcentaje de hombres era el 90%, y el de mujeres el 10%, ahora es 54% mujeres y 46% hombres; es decir se empezó ya a dar este proceso de una creciente incorporación de la mujer a educación secundaria y luego la educación universitaria.

En cuanto a las costumbres eran diferentes por horario. Las fiestas en la década de los 60 comenzaban a las 6 de la tarde hasta las 10 -11 de la noche, y la gente tenía que volver a las casas relativamente pronto. Entonces

⁴ Entrevista Personal: Dr. PhD. Napoleón Almeida, Arqueólogo y Antropólogo, Docente y Director de la Carrera de Historia y Geografía en la Universidad de Cuenca, Columnista de Diario el Mercurio, ha realizado varias publicaciones. Ver anexo (E010M)





había toda esta serie yo no digo limitaciones sino diferencias, no sé qué será mejor lo de ahora o lo de la otra época, lo que yo pienso es que cada época tiene sus encantos, sus modestias... (Malo, 2015).

Azogues para la década de los sesenta mantiene una arquitectura colonial, con <<casas solariegas de tres patios: el primero seguía al callejón de entrada, las camineras estaban empedradas con piedras recogidas después de las riadas. En el segundo patio se encontraba las habitaciones donde cumplían las faenas la servidumbre. El tercer patio, un poco descuidado se encontraba los chanchos, cuyes y aves de corral. Ya para las décadas de los setenta y ochenta, se socializaron las construcciones, que llegaron a personas de medianos recursos por medio de préstamos hipotecarios al IESS>> (Ilustre Municipalidad de Azogues, 2008). En lo referente a la intelectualidad, en esta ciudad no se crearon universidades sino hasta la actualidad, pero antes de los sesenta ya existían colegios destacables como el Colegio La Providencia y Juan Bautista Vázquez.





CAPITULO 2

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ECUATORIANOS

*“El acabado siempre completa la hermosura de la obra”
Benjamín Franklin*

INTRODUCCIÓN

Para el Siglo XVIII el país aún mantenía caminos primitivos, conocidos como caminos de herradura, antecedente que llevó a creer en la necesidad de construir carreteras y mejorar los caminos existentes. Fue en el periodo de Gabriel García Moreno que se firma el Decreto de 1860, con el que se permite a este gobierno realizar obras públicas. <<Una de sus primordiales obras fue unir la Costa con la Sierra mediante la construcción de una carretera; esta carretera se construyó desde Quito hasta Sibambe en 1872, pero por las dificultades geográficas desde Sibambe hasta Yaguachi se optó por construir una línea férrea, a la cual en 1875 se la llamó Ferrocarril del Sur>> (Crespo, 1933)

Para mejor comprensión de lo que se trata un sistema ferroviario, es necesario definir la palabra “Ferrocarril”, según la Real Academia de la Lengua Española (RAE) se refiere a un <<Camino con dos carriles de hierro paralelos, sobre los cuales ruedan los trenes>>; y al término tren lo define como <<Medio de transporte que circula sobre rieles, compuesto por uno o más vagones arrastrados por una locomotora>>. Por lo tanto la instalación de un sistema ferroviario comprende las infraestructuras o instalaciones que se designen para: estaciones, talleres, bodegas, campamentos, zonas de abastecimiento de agua y petróleo, material rodante, áreas de comunicación telegráfica o telefónica; cuyo fin es el transporte de personas y mercancías.

Cuando el servicio ferroviario inició en el país, las primeras máquinas que se utilizaron fueron las que tenían un mecanismo a vapor. Estas máquinas tenían la siguiente estructura:





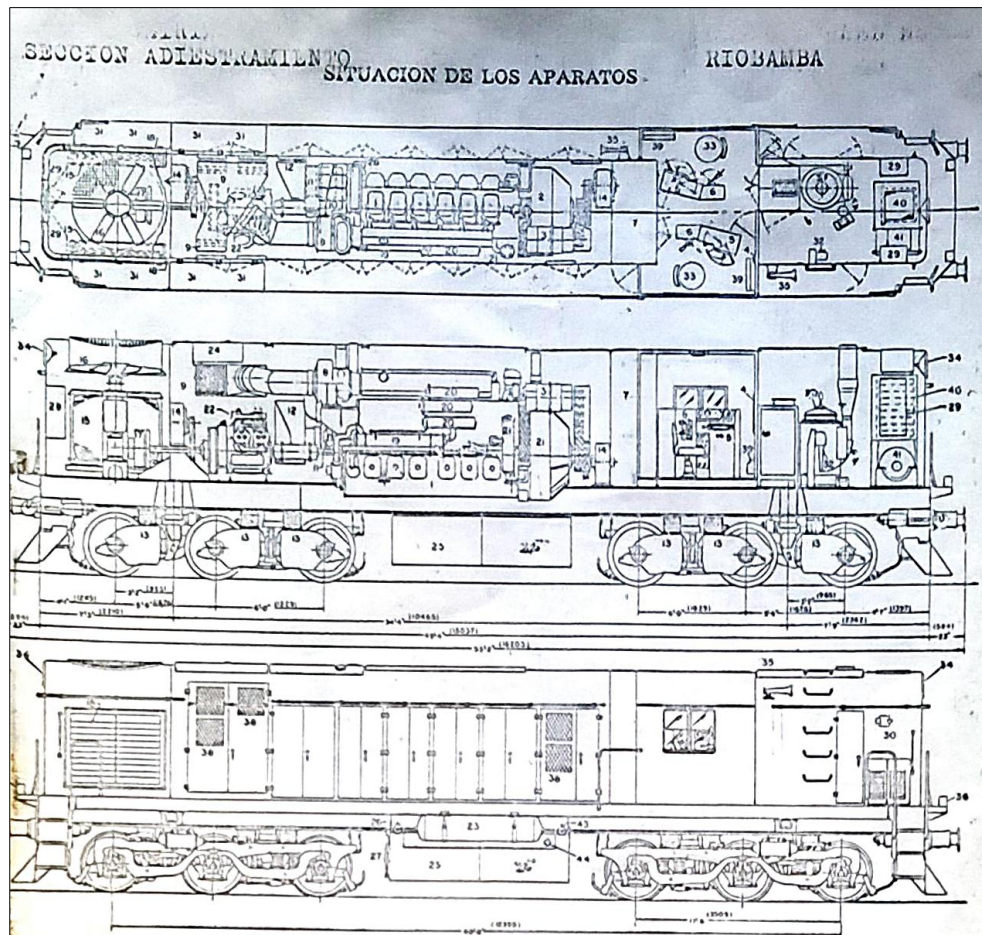
Fotografía N° 5

Estructura de una Locomotora a Vapor

Fuente: (Castro, 2008)

También se usaron las locomotoras diésel – eléctricas, éstas se componen principalmente de: motor de diésel, generador principal, generador auxiliar, excitador, compresor accionado por termostatos, acumuladores o sistemas de baterías y motores de tracción (Barzallo, S/A) .





Fotografía N° 6

Estructura de una Locomotora Diésel - Eléctrica

Fuente: (Barzallo, S/A)

En el Ecuador, en la región costa debido a su topografía regular se utilizaban locomotoras con ruedas o centrífugas grandes que recorrían a gran velocidad; en el caso de la sierra su geografía escabrosa e irregular permitía el uso de locomotoras con mayor fuerza, con ruedas pequeñas que tenga mayor adherencia a las rieles y pueda desafiar a la gradiente del 5%.

En el país brindaban su servicio tres clases de trenes: Uno denominado mixto, transportaba en sus vagones personas y carga; otro destinado únicamente para la carga; y también se disponía de autocarriles encargados específicamente del transporte de personas, al cual se denominaba también autorriel o autoferro. El ferrocarril está formado por la locomotora, los vagones y plataformas. En este



mismo contexto una <<locomotora es una máquina de vapor destinada al arrastre de los trenes sobre las líneas férreas. Está constituida por la caldera, donde se produce el vapor; el carro o bastidor, que sostiene la caldera; y los órganos destinados a tirar del tren con el cual viaja la máquina sobre los rieles>> (G. & L., 1930).



Fotografía N° 5

Estación del Ferrocarril en Azogues

Fuente: (ECOS Del Cañar, 2014)

En gobiernos posteriores a García Moreno, se da un lento avance en la construcción de este ramal debido a la falta de concesión de fondos o porque no se dio la importancia debida a la obra. En los gobiernos pre-alfaristas la construcción había avanzado desde Durán hasta Chimbo; para el período presidencial del General Eloy Alfaro, el objetivo de García Moreno se había vigorizado añadiéndosele el fortalecimiento de la nación y unidad nacional, dicha finalidad llevó a Eloy Alfaro a enfrentar cualquier dificultad ya sea política, económica o geográfica, uniendo las cinco ciudades principales del Ecuador: Guayaquil, por ser el puerto principal; Quito,



por ser la Capital; Cuenca, por ser la capital de las ciudades australes; y por ende las ciudades de Ambato y Riobamba que están dentro del trazado ferroviario; convirtiéndose así el ferrocarril en el principal medio de transporte de los ecuatorianos.

A Quito llegó el ferrocarril el 25 de junio de 1908, uniendo así la costa y la sierra luego de 33 años de construcción. Fue gracias al Ingeniero Harman y a la búsqueda de inversiones capitalistas y préstamos de bonos de ingleses y americanos, que la compañía The Guayaquil and Quito Railway Company, logró vencer al cerro de la Nariz del Diablo.

PERIODOS PRESIDENCIALES

PERIODO PREALFARISTA

En el gobierno del Dr. Antonio Borrero (1875 - 1876) al ser un periodo corto de mandato, no pudo llevar a cabo las obras a las cuales el dio gran apoyo, entre ellas la construcción del ferrocarril, pero fue quien impulsó a que se realizara un proyecto ferroviario a Cuenca.

Cedió todo sus sueldos de presidente para el estudio del ferrocarril Sibambe-Cuenca, ese es un dato histórico muy importante, de manera que él con su gran visión se fijó que esta zona necesitaba el ferrocarril... ⁵ (Borrero, 2015).

En el gobierno del General Ignacio de Veintimilla (1876 -1883) no hubo mayor avance dentro de la obra del ferrocarril, pues difícilmente se enrielarón 5 Km hasta Chimbo.

Con el gobierno de Plácido Caamaño (1884 – 1888) según Roberto Crespo Ordóñez se extendió la línea desde Yaguachi hasta Durán facilitando el comercio de Guayaquil con el resto del país (Crespo, 1933). Se dieron inicio a los trabajos del

⁵ Entrevista Personal Dr. Antonio Borrero. Historiador, Ex – docente de la Universidad de Cuenca Ver anexo (E015M).





ferrocarril en el ramal Bahía – Chone y sobretodo se llevó a cabo los estudios de la “Vía Kelly” que va desde Chimbo hasta Sibambe (Bravo & Rojas, 1992).

En el periodo de Antonio Flores Jijón (1888 – 1892) no se dio mayor importancia a la construcción de una vía ferroviaria, pues tenía mayor interés en la construcción de vías; sin embargo gestionó algunos créditos para el avance de la obra mediante acuerdos y el pago de algunas obligaciones retrasadas de la deuda Externa.

En el gobierno de Luis Cordero (1892 -1895) debido a otras situaciones políticas que enfrentaba el país no se dio mayor avance en la obra ferroviaria; para estos años el ferrocarril <<había avanzado hasta los interiores del Pueblo de Chimbo y también se había propuesto la contratación de un ferrocarril a Cuenca, convirtiendo en realidad la idea del Dr. Borrero>> (Crespo, 1933).

PERIODO ALFARISTA

En el año de 1895 asciende al poder el General Eloy Alfaro “El Viejo Luchador”. Llego al mandato con un programa de gobierno bastante definido y un punto importante era la conclusión de la construcción de la línea férrea de Guayaquil a Quito, hasta ese entonces la línea férrea se encontraban en funcionamiento 91 Km (Bravo & Rojas, 1992).

Alfaro pretendía la integración del territorio nacional por medio de una red de carreteras y sobre todo por los ferrocarriles, buscaba una manera de modernizar el país en el campo socioeconómico, y sobre todo de combatir el aislamiento que daba lugar a un regionalismo; estos obstáculos impedían el desarrollo y el fortalecimiento de la nación (Dieter, 2008).

Es el 14 de junio de 1897, que con la aprobación de la Asamblea Constituyente, se firma el primer contrato con la compañía “Valdivieso - Harman”, para la construcción del ferrocarril Trasandino de Guayaquil a Quito. Desde ese momento el empresario contratista Archer Harman inició el proceso de búsqueda de inversionistas estadounidenses e ingleses para el inicio de la gran obra; uno de los inversionistas





ingleses que dio mayor apoyo al desarrollo de la construcción fue Sir James Sivewright.

Sir James Sivewright apoyó más de una vez con la emisión de bonos para el avance de la obra, y es con este gran apoyo que el ferrocarril llegó a Quito en 1908 en la segunda administración del General Eloy Alfaro; en agradecimiento a este invaluable apoyo se plasmó su fotografía en la colección de estampillas que se emitieron oficialmente para conmemorar el portentoso arribo del tren a la cuna de los Shiris.

El General Leonidas Plaza Gutiérrez (1901 - 1905), dio un gran apoyo al avance de la obra del ferrocarril; al finalizar su gobierno quedó inaugurado el servicio ferroviario entre las estaciones de Huigra, Sibambe, Alausí, Guamote y Riobamba.

El gobierno corto de Lizardo García (1905 - 1906) no tuvo progresos significativos que se puedan citar.

POST ALFARISMO

Luego de la fatídica muerte del General Eloy Alfaro en enero de 1912, se inicia la construcción del ramal Quito – Ibarra – San Lorenzo, el 21 de julio de 1916, al cual gobiernos como: Alfredo Baquerizo Moreno, José Luis Tamayo, Gonzalo Córdoba dieron todo su apoyo. Con el decreto presidencial No. 469 del 13 de abril de 1925 en el Gobierno de Gonzalo Córdoba, se nacionaliza la Empresa de Ferrocarriles, pasándose a denominarse de “Guayaquil and Quito Railway Company” a “Empresa Nacional de Ferrocarriles” mediante la compra de las acciones que dejó Harman valoradas en un 54%.

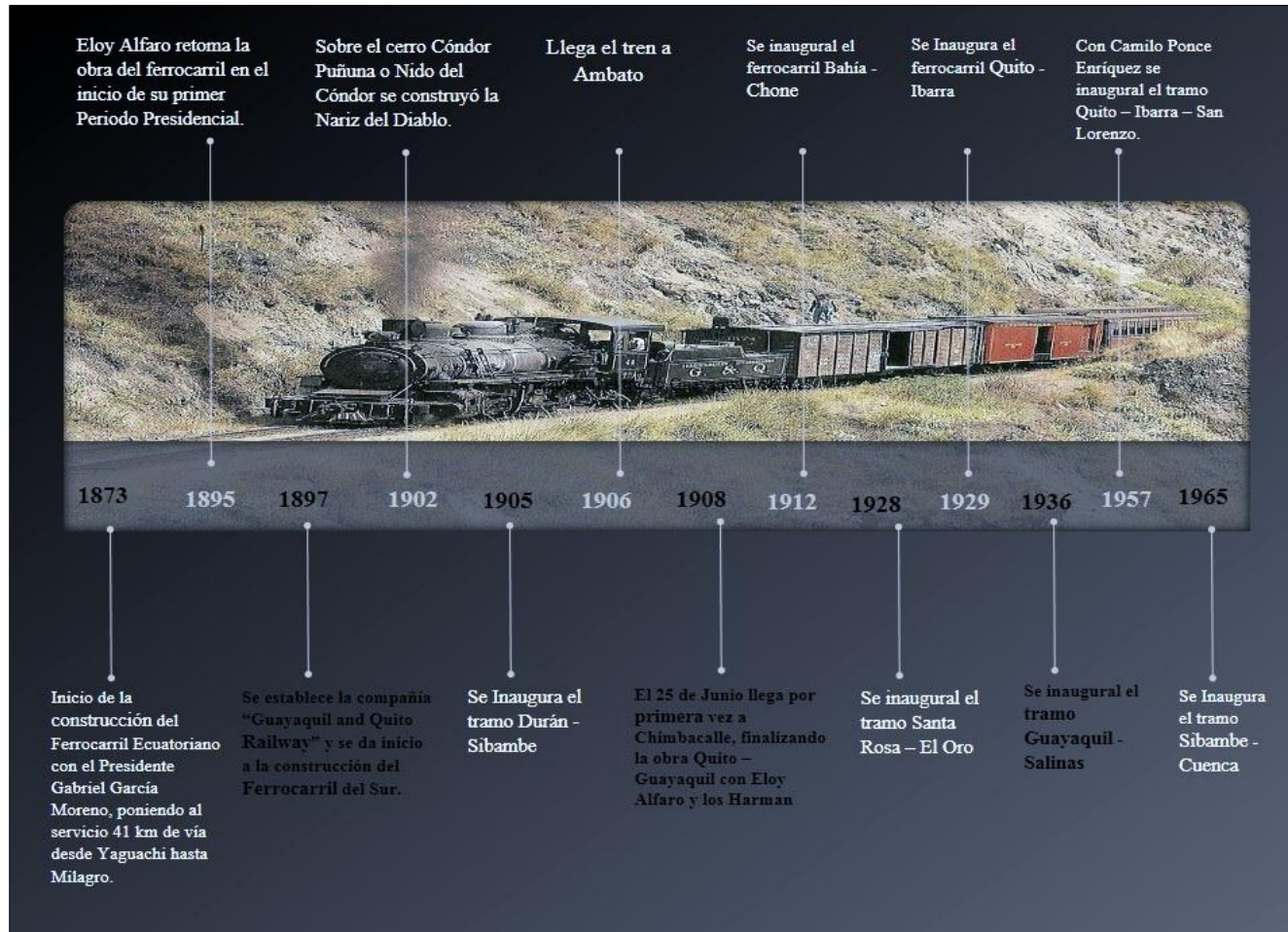
En 1929, el Presidente Isidro Ayora inaugura el ramal Quito – Ibarra y en 1957 Camilo Ponce Enríquez presencia la llegada del ferrocarril a San Lorenzo.

En 1963 asciende al poder la Primera Junta Militar bajo el mando del Contralmirante Ramón Castro Jijón, y es en esta administración que el 6 de marzo de 1965 se concluye el ramal Sibambe – Cuenca.





CRONOLOGÍA



Fotografía N° 6

Cronología de la Historia del Ferrocarril en el Ecuador

Fuente: Blog Germania Arias "Tren Eloy Alfaro" 2010





Para la década de los años sesenta, en el Ecuador se encontraban en funcionamiento 3 ramales principales: El Ferrocarril del Norte que comprendía Quito – Ibarra – San Lorenzo; el Ferrocarril del Sur o Transandino que iba desde Guayaquil a Quito y finalmente el más esperado Ferrocarril Austral que iba desde Sibambe a Cuenca. A los que se suman ramales pequeños como el de Bahía – Chone.

PUEBLOS POR LOS QUE ATRAVESABA EL FERROCARRIL

La característica principal de los pueblos ferroviarios es que se originan a partir de la construcción de campamentos temporales en sitios estratégicos por donde atravesaba el ferrocarril. Es así que nacen pueblos como: Yaguachi, Bucay, Chimbo, Huigra, Sibambe, Alausí; estaciones y talleres, que activaron la economía y formaron una cultura ferroviaria. Dichos pueblos que surgieron al calor de los rieles del ferrocarril, se estancaron cuando el tren tomó la ruta del olvido. Sin embargo, en la actualidad estos se encuentran en proceso de reactivación gracias al actual proyecto de rehabilitación que impulsa el gobierno actual.

Huigra por ejemplo fue un pueblo que surgió sobre una playa formada por el Río Chanchán - inicialmente su nombre era Guigra- es ahí donde se levantó un campamento ferroviario por parte de los trabajadores de Mr. Harman. Este pueblo se convirtió en un punto de enlace entre la costa y la sierra, siendo el lugar de los trasbordos y de la mercadería que abastecía el ferrocarril (Dieter, 2008); un punto de comercio y descanso, pues con la presencia del ferrocarril se instalaron hoteles, negocios que con el tiempo se iban incrementando fuertemente por la presencia de comerciantes de otras provincias australes.





CAPITULO 3

FERROCARRIL DEL AUSTRO: HISTORIA Y TESTIMONIOS ORALES

Este ferrocarril ha podido llegar sobre paralelas de oro...
Luis Cordero Dávila.

INTRODUCCIÓN:

El desarrollo de las vías de comunicación, es el elemento clave para el impulso y progreso de una localidad. Las actividades productivas fijan su desarrollo con los medios de transporte. El progreso de las vías y carreteras tienen que ser homogéneas al avance de los medios de transporte. Si la vía aérea no está al alcance de todos, la carretera o el ferrocarril ofrecen mayores facilidades. El comercio encuentra, así mismo, en el ferrocarril una gran ayuda, sobre todo para la carga pesada (Diario El Mercurio, 1965).

La vialidad en el Azuay era deficiente, el 50% de los caminos se encontraban en mal estado y eran de herradura tan solo servían para épocas de verano; <<las únicas vías de difícil enlace de esta provincia con el resto del país era la carretera Panamericana y la vía a Naranjal, pero estas no tenían características de ser unas vías de primer orden>> (Diario El Mercurio, 1965).





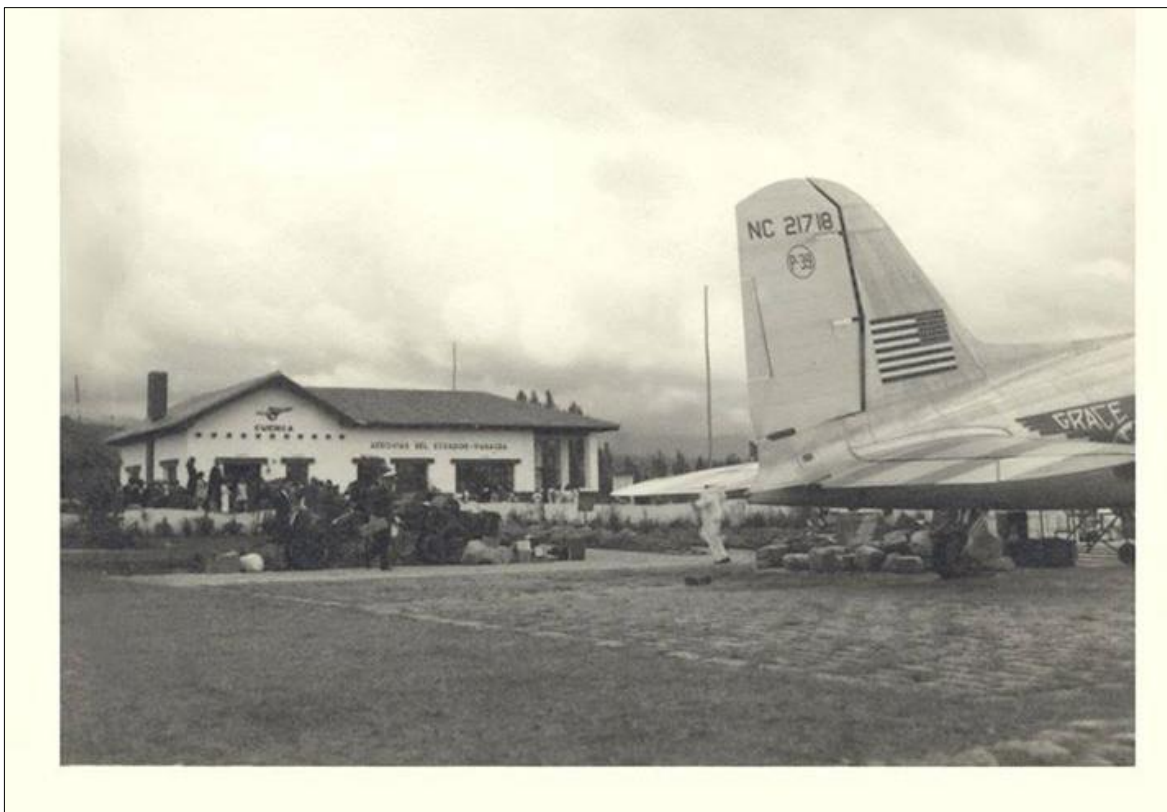
Fotografía N° 7

Vía Cuenca-Molleturo-Naranjal

Fuente: Diario El Mercurio, 1969

Partiendo desde la lógica, el sistema de transporte ha evolucionado dependiendo de las condiciones geográficas que la zona goce; en muchos de los casos el desarrollo de las comunicaciones fueron posibles inicialmente mediante un sistema ferroviario, luego el uso del carro y finalmente los aviones. Pero en Cuenca sucedió todo lo contrario; para 1941 esta ciudad contaba con un transporte aéreo, para 1953 se inauguró la carretera Durán - Tambo que la comunicaba con el puerto principal y apenas en 1965 el ferrocarril llegaba a brindar su servicio y como eje de conexión terrestre con el resto del país (Torres, 2014).





Fotografía N° 8

Aeropuerto Mariscal La Mar, 1943

Fuente: Archivo Banco Central del Ecuador

DECRETO DE CONSTRUCCIÓN

El antecedente principal para la construcción del ramal Sibambe – Cuenca se dio durante el periodo presidencial del Dr. Antonio Borrero Cortázar, el cual propuso la construcción de un ramal ferroviario a partir de un camino provisional de herradura que comprendiera su inicio en el Pueblo de Sibambe hasta la Villa de Azogues, a travessando por los Pueblos de Chunchi y Cañar (Diario El Mercurio, 1965); pero dicho anhelo no se consolidó, a pesar de su gran interés por el proyecto ya que su periodo presidencial había concluido.

Gobiernos posteriores no habían hecho nada por madurar esa idea; como se dijo en el capítulo anterior, en los gobiernos pre-alfaristas el avance de las obras ferroviarias enfrentaban una crisis; hasta que en el período presidencial de Luis





Cordero se retomó el tema de dar un ferrocarril a las zonas australes y se presentaron contratistas con nuevas propuestas de construcción en todo el Ecuador.

En 1890 uno de esos proyectos fraguaba la construcción de un ferrocarril desde Machala que atravesase el Valle de Yunguilla, llegue a Cuenca y la terminal sea Azogues; otro proyecto fue el que partía desde Puerto Bolívar hacia Yunguilla hasta llegar a Cuenca (Crespo, 1933); pero ninguna de estas propuestas se llevó a efecto, dejando en el olvido nuevamente la idea de la construcción de un ferrocarril austral.

Es en la Segunda Administración del General Eloy Alfaro, en 1907 que << el Jefe Supremo sancionaba el 12 de enero del mismo año el Decreto que asignaba fondos para la construcción del ferrocarril denominado, por ese tiempo, Huigra – Cuenca. Acumulados los fondos se desviaba su aplicación, ya para fines de orden político, ya para cubrir *déficits* consiguientes a penurias económicas o a situaciones anormales en la vida republicana. La Nación debe, pues, fuertes sumas al ferrocarril longitudinal a Cuenca>> (Crespo & Ponce, 1924).

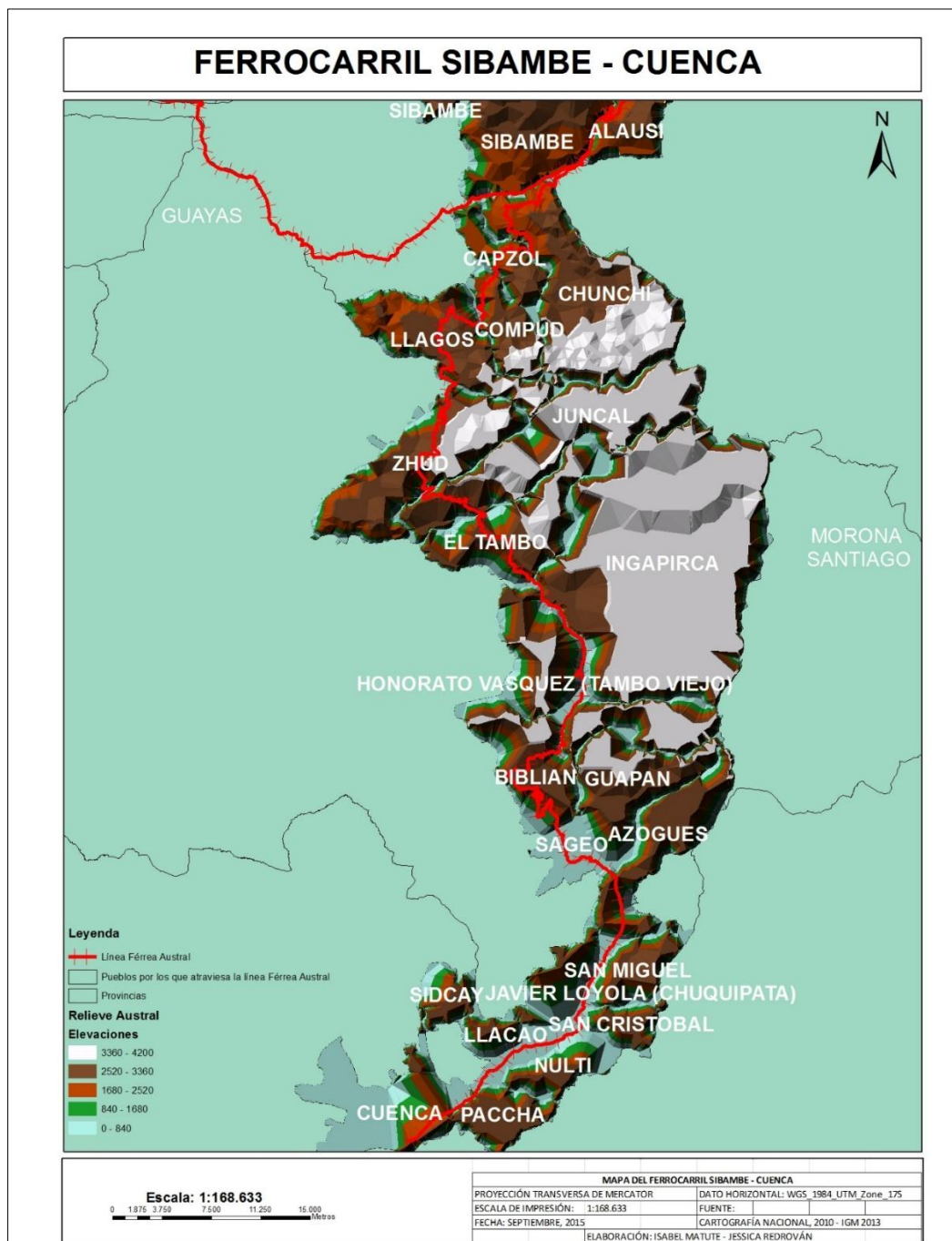
Es a partir de 1912 que la casa Orenstein & Koppel inicia nuevos estudios luego de que Mr. Edward Morley ya había proyectado un estudio inicial, el mismo que había fracasado. La casa Koppel presentó dos estudios preliminares; el primero pretendía una línea que salga desde Huigra hacia Cuenca; y el segundo tenía como punto de partida Sibambe, siendo esta última la que se llevó a efecto. <<Al realizarse la salida desde Sibambe cambió la gradiente del 3.5% al 5%, fue el origen y causa de los desperfectos de la línea. Pues se había subido inútilmente y era preciso hallar una ruta para bajar al río Chunchi>> (Crespo & Ponce, 1924).

En 1917 se creó el cargo de inspector del ferrocarril eligiéndose al importante hombre público señor Octavio Cordero Palacios, a quien se le debe la rectificación del trazado de la línea a Cuenca al establecer el desvío en Sibambe y no en Huigra; como también otras correcciones de la vía hasta el Tambo (Anónimo, S/A)





Luego de que se estableció el desvío desde Sibambe, el 21 de diciembre de 1923, se inicia la construcción del Ramal Austral con la compañía constructora Vela & Villagómez (Crespo & Ponce, 1924).



Mapa N° 9

Ramal Sibambe - Cuenca

Fuente: Instituto Nacional De Patrimonio Cultural, 1920 - 1930





Estudios Y Variantes A Partir Del Punto De Partida De Sibambe

Varios estudios se presentaron al Congreso Nacional de 1924, pero entre las principales variantes se encuentran:

Variante de Joyaczhí: Esta variante adoptó el 5% de la gradiente propuesta por la casa Koppel, así se ahorra grandes costos en la construcción de obras de arte (entiéndase la expresión a la construcción de grandes obras de mampostería), evitando subir a la llanura de Joyaczhí.

Variante Chocar - Tambo: Favorecería a la estación temporal de Chocar y permitiría el paso directo a Tipococha.

Variante Baja de Tambo – Cañar: El objetivo de ésta variante es acercarse al Pueblo del Tambo, dentro de esta existe la variante **Tambo – Molobog** con la posibilidad de acercarse a Ingapirca y subir a Molobog.

Variante Tambo - Biblián: Que propone el paso entre Molobog y Biblián.

Estas variantes obedecen a estudios presentados por Ingenieros que proponían las siguientes rutas:

Ing. Jaroslav V. Jizba: Santa Rosa – Tipococha – Bayo Cruz, para descender al Río San Antonio.

Ing. Benigno Malo Crespo: La línea se dirigiría hacia El Tambo hasta llegar Azogues.

Ing. Gabriel R. Carrasco: Entre Cebadas y San Antonio.

(Crespo & Ponce, 1924)

PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL AUSTRAL

En la administración del Presidente Plaza y Baquerizo Moreno el contrato estaba a cargo de la casa de Orenstein & Koppel, hasta que se canceló y el gobierno tomó





la dirección de la obra, interviniendo en ella la Junta de Mejoras y Obras Publicas del Azuay, esta institución fue creada en 1919 bajo la dirección del Sr. Dr. David A. Ponce, y cuya finalidad era la de llevar a cabo la construcción y terminación hasta Cuenca del FF.CC Austral. En el período de Alfredo Baquerizo Moreno, el 21 de abril de 1919 se contrajo un empréstito de cuenta corriente de S/. 500.000, con el Banco Comercial y Agrícola, este empréstito se pretendía pagar con el presupuesto que asignaba el Estado de S/. 200.000 anuales; pero este préstamo estuvo agotado al año siguiente, lo que llevó a pedirse otro por S/. 1.000.000.

Dicho empréstito se hubiese pagado hasta 1922 con el presupuesto nacional; pero hasta ese año el Banco Comercial y Agrícola no asignaba al pago de la deuda los fondos que se dirigían del producto de la Aduana al ferrocarril, sino a cubrir otras deudas que tenía el estado con esta entidad. Roberto Crespo Ordóñez Gerente del Banco del Azuay, y la Diputación presentaron un reclamo ante esta problemática. Para resolver este conflicto el Banco del Azuay depositó al Banco Comercial y Agrícola la suma de S/.19.683,94 por cuenta del primer empréstito de medio millón de sucres, pero a cambio el producto de la Aduana empiece a entregarse al Banco del Azuay, defendiéndose así los intereses de esta entidad y los del Ferrocarril Sibambe – Cuenca. Cuando se consiguió que las rentas de la aduana pasaran a la Junta, el Banco Comercial y Agrícola empezó hacer el depósito del segundo empréstito de S/. 1.000.000 en el Banco del Azuay; en 1923 la cantidad de S/. 344.026,86 y en enero a junio de 1924 S/.168.166,85.





Fotografía N°10

Edificio del Banco del Azuay

Fuente: Taringa, S/A



Fotografía N°11

Billete Emitido por el Banco del
Azuay, 1920

Fuente: La Cuenca de Antaño

El 21 de diciembre de 1923 se inicia los trabajos de construcción con la compañía Vela & Villagómez, después de que fracasara el contrato con la constructora Carrera – Chantry y la Casa Orenstein & Koppel; avanzando con esta nueva constructora la obra favorablemente entre Chunchi y Joyaczhí; se había preparado también la enrielladura entre Sibambe y Chunchi. <<La Junta de Mejoras contrató al Ing. Checoslovaco Jaroslav Jizba para la dirección de la obra en el tramo de 35 kilómetros de vía férrea desde Chunchi hasta Tipococha en el Nudo del Azuay>> (Anonimo, S/A)

En 1924 el ferrocarril había llegado a Tipococha y desde ahí continuaban los trabajos hasta El Tambo. Para esto se había contratado al Señor Benigno Malo Crespo a fin de localizar en parte y de estudiar en otra línea con las estudiadas por los señores Browne y Jizba <<Las distintas pruebas de capacidad técnica y de honradez dadas por el señor Malo Crespo en muchos años de práctica en nuestra línea abonan en favor de él y da lugar a asegurar la ventaja de contrato y el éxito de su realización>> (Crespo & Ponce, 1924).

En 1925, como resultado de la revolución de 9 de julio del citado año se establece la centralización administrativa, mediante la cual desaparecen las entidades





autónomas que habían funcionado hasta esa fecha, entre las cuales se cuentan la Junta del F. C. Quito – Esmeraldas y la Junta de Mejoras y OO.PP del Azuay. El 13 de abril de 1925 en el Gobierno de Gonzalo S. Córdova (1924 -1925) se nacionaliza el Ferrocarril Guayaquil – Quito, pasando las acciones a la “Inca Company” y designándose como presidente de los Ferrocarriles el Sr. J. C Dobbie, con el que posteriormente se realizarían contratos de construcción en reemplazo a la Guayaquil and Quito Railway Company (Empresa de Ferrocarriles, 1965)

<<El 21 de junio de 1925 el nuevo Ministerio de Obras Públicas del Gobierno del G. S. Córdova suscribió con el gerente de la compañía constructora del Azuay un contrato para la construcción del Ferrocarril de Tipococha - Tambo y la prolongación hasta Cuenca dentro del plazo de dos años, el mismo que fue invalidado (Crespo, 1933). El 11 de julio de 1925 por disposición de la Liga Militar de Gobierno que regía en ese momento al país, el Batallón “Montufar” bajo las órdenes del Mayor Ricardo Astudillo presidente de la Empresa de Ferrocarriles, tomó a cargo los trabajos del ferrocarril Sibambe-Cuenca; y el 3 de noviembre de 1925 inicio oficialmente la construcción en la sección de Tipococha- El Tambo. El batallón Montufar termino los terraplenes hasta el Tambo en 1930.





Fotografía N°12

Batallón de Ingenieros Montúfar, en la construcción del ferrocarril Sibambe – Cuenca

Fuente: Comité de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios, Cuenca.

La gran obra nacional del ferrocarril a Cuenca demandaba la intervención de más de 6 millones de sucres, y no se contaba sino con S/. 350.0000 por año (Crespo & Ponce, 1924). Desde la llegada del Ferrocarril al Tambo, hasta 1940 en que se crea la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe – Cuenca en reemplazo a la Junta de Mejoras y Obras Públicas, eliminada por decreto en 1925, las actividades se reanudaban para la sección desde El Tambo. Desde esa fecha los trabajos se continuaron hasta el cantón Biblián en 1944 culminándose esta obra hasta ese lugar gracias al apoyo de las personas con la organización de mingas y trabajo colectivo con el Batallón “Vencedores” (Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1965). Esta Junta estuvo conformada de siguiente manera <<por el Ministerio de Ferrocarriles Don Enrique Arízaga Toral, principal y Don Guillermo Crespo Ordóñez,





suplente; por la Municipalidad de Cuenca, Dr. Gonzalo Cordero Crespo, principal y Dr. Emiliano Donoso, suplente; por el Concejo Cantonal de Azogues Dr. Rafael Aguilar, principal y Don Rafael María García, suplente; por los Centros Agrícolas del Azuay y Cañar Dr. Miguel Heredia Crespo, principal y Dr. Adolfo B. Serrano, suplente; y por las Cámaras de Comercio de las citadas provincias Don Manuel Arturo Cisneros, principal y Don Antonio Ávila, suplente>> (Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe Cuenca, 1941).

Luego de haberse conformado la Junta Administrativa y con Don Enrique Arízaga a la cabeza se interesó en resolver un conflicto con la hermana compañía de ferrocarriles Quito – San Lorenzo <<el motivo del conflicto fue la apropiación ilegal de una locomotora y 6 plataformas pertenecientes al Ferrocarril Sibambe – Cuenca. Inicialmente se hizo un reclamo escrito por parte del Sr. Enrique Arízaga, pero ante la negativa de la devolución, se inició un proceso judicial>> (Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe Cuenca, 1941).

Para 1943 Don Enrique Arízaga Toral, realizó un informe del 1° de Julio de 1942 al 30 de Junio de 1943 donde se registraba los avances de la obra desde El Tambo hasta Biblián y los estudios de construcción con los que se pretendía avanzar desde Azogues hasta Cuenca; el informe está constituido por las actividades escritas presentadas por los Ingenieros, Antonio Jara Rubianes, Sr. Gabriel R. Carrasco, Señor Jaroslav V. Jizba.

El informe a continuación es una transcripción textual del original, constan los datos de importancia relacionados con el tema.

Presupuesto de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe – Cuenca para el Año Económico de 1943

Ingresos Total: S/. 3,413.102, 03

Egresos Total: S/. 3,413.102, 03

NEGOCIACION DE RIELES DEL F.C. AL CURARAY





<<... Presentados posteriormente el informe del Perito Dirimente Ingeniero Sr. Granja Saona, por la falta de avenimiento entre los comisionados del Tungurahua y el del F. C Sibambe - Cuenca, mediante las acertadas gestiones de los Legisladores del Azuay, Cañar y Tungurahua, se pudo llegar a un convenio definitivo, por el cual la Junta adquirió la estructura metálica de aquella línea por el precio de S/. 1.150.000,00.

Estos rieles fueron destinados para terminar la enrielladura de la sección El Tambo a Azogues>>

Ferrocarril en construcción

En este Departamento los trabajos han tomado considerable incremento, como se puede apreciarse por los datos contenidos en los informes del Ingeniero Consultor Sr. Jizba y del Director de la Construcción Sr. Jara Rubianes:

Informe del Señor Antonio Jara Rubianes, Ingeniero Director de la Construcción

Biblián Agosto 20 de 1943

Señor Presidente

De la Junta Administrativa del F. C. Sibambe – Cuenca.

Cuenca.

Señor Presidente:

.....

Equipos técnicos en la Construcción y continuación de estudios hacia Cuenca,

Por resolución de la Honorable Junta, y desde el Kilómetro 114.5 se han hecho estudios de dos líneas por las márgenes izquierda y derecha del río Azogues, hasta el Puente de Rumihurco kilómetro 124.4 (Del Polígono), donde se unen ambas





líneas proyectadas y continuando una sola por la margen derecha del río, hasta llegar a la Parroquia Loyola (Chuquipata) Km. 125.9 (del Polígono).

Del Señor Presidente muy atentamente,

Ant. Jara Rubianes.

Ingeniero Director de la Construcción

INFORME

Que presenta el Sr. Gabriel R. Carrasco – Gerente General del FC.SC.

Señor

Presidente de la H. Junta Administración del F. C. S—C.

Cuenca

Señor Presidente:

VIA

Del material pedido en el año anterior se ha colocado ya gran parte de clavos, pernos y zapatas y del último de cual ha llegado ya una cantidad apreciable, se empleará lo necesario y el resto será para la nueva enrielladura del Tambo a Azogues, que habrá de principiarse después de uno o dos meses.

SERVICIO DE EQUIPAJES

Deseosos de proporcionar facilidades al pasajero, se habilitaron dos bancas en el mismo camión para el servicio entre Tambo y Cuenca y viceversa, servicio que es muy solicitado una vez que el valor del pasaje es muy bajo, comparado con el de los vehículos similares.

G. R. Carrasco

GERENTE GENERAL DEL F. C. S—C

INFORME

Que presenta el Ingeniero Señor Jaroslav V. Jizba – Consultor

Señor Presidente de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe – Cuenca.



**Sección Estudios:** Trabajos realizados por esta sección.

Reconocimiento efectuado por la ribera izquierda del Río Azogues, en compañía del Ing. Malo y del Director de la Obra a fin de ver si es posible que la estación de la Capital del Cañar esté situado lo más cerca de la ciudad. Necesidad de resolver el paso de la cuenca del Descanso. Conveniencia de dejar el puente de este nombre solamente para la carretera. Solución proyectada por los Ingenieros Dobbie Simmons.

De Ud, atentamente,

Jaroslav V. Jizba.

Ing. Consultor.

(Junta Administrativa Del Ferrocarril Sibambe - Cuenca, 1943)

El 17 de Junio de 1944 se dicta el Decreto de centralización de los ferrocarriles (Empresa de Ferrocarriles, 1965), quedando la administración desde ese momento en manos del Estado Ecuatoriano. Era en el gobierno de José María Velasco Ibarra, que la Empresa Nacional de Ferrocarriles pertenecía al pueblo ecuatoriano; pero eso no garantizó que la empresa corriera con mejor suerte; el Estado dio prioridad a emprender y mejorar un sistema vial y a otras obras sociales (GAM, 2010), mientras el ferrocarril se destruía y urgía de una pronta atención para continuar un tiempo más brindando el servicio sobre las rieles. El ramal Sibambe – Cuenca, definitivamente fue olvidado hasta la estación de Azogues.



Fotografía N° 13

Logo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

Fuente: Galería Personal





En 1946 se registra la construcción del puente del Ferrocarril en las cercanías a la Ciudad de Azogues denominado Puente Cevallos, este puente permitiría el acceso de la locomotora a la Estación de esta ciudad. El 16 de mayo de 1948 llega la primera locomotora N°3 a la estación de Azogues, ubicada en las cercanías del Río Azogues (Actual Río Burgay); la obra estuvo a cargo del mismo General Astudillo.



Fotografía N° 14

Construcción del Puente Cevallos en Azogues

Fuente: Robles, S/A





Fotografía N° 15

Llegada del Ferrocarril a Azogues, 16 de Mayo de 1948

Fuente: (Toledo, 1948)

El hecho de la llegada del Ferrocarril a la ciudad de Azogues, no se encuentra registrado en ningún documento que detalle el acontecimiento, sino tan solo la fecha de la llegada y una mínima documentación fotográfica; un testimonio corto sobre aquel domingo 16 de mayo lo recuerda Luis Andrade Méndez, un ex – maquinista que trabajaba para aquella época en este ramal, quien relató los acontecimientos a su hijo Luis Andrade Quintanilla, y él compartió los recuerdos de su padre de esta manera:

Yo era todavía muchacho, sé por medio de las conversaciones de mi Sr. Padre que acá (Azogues) llegó el ferrocarril y la gente dice que era la novedad de ver una locomotora en funcionamiento, botando humo y candela; la gente se asustaba, veían que viene la máquina, sobre todo los campesinos y corrían; porque decían que eso es el diablo con candela y humo; algunos botaban piedras y corrían, esas son anécdotas que han pasado, eso me contaba mi papá porque dicen que en esa época las locomotoras eran a leña y esa leña se quemaba en el horno del caldero, entonces por la chimenea





botaba chispas, candela; la gente se asombraba mucho, sobre todo los campesinos, la gente de ciudad no, entonces ellos dicen que bajaban más bien a ver que “cuidado toquen” porque eso quema...⁶ (Andrade, 2015).

Azogues se convirtió en un punto de conexión y comercio entre Cuenca y las provincias del norte y la costa. Eran grandes cantidades de productos que llegaban y se despachaban desde esta estación en los trenes; desde Sibambe se traía productos de la costa (frutas, arroz, azúcar, pescado), de la sierra norte llegaban productos agrícolas, se traía también mercancías que las pequeñas industrias cuencanas transportaban por este medio; y desde Azogues se llevaba el cemento de la fábrica “Guapán”.

Luis Andrade Quintanilla, afirma:

Antes no habían los tráilers, nosotros teníamos esas plataformas grandes y en eso traíamos maquinarias pesadas, toneladas de peso y prácticamente toda la mercadería pesada venía por ferrocarril, en Cuenca los que más ocupaban el ferrocarril era los Sres. El Juri, ellos ocupaban el ferrocarril bastante... (Andrade, 2015).

CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO AZOGUES – CUENCA

<<Correspondió al gobierno de las fuerzas armadas, el honor de terminarlo, dejando atrás una época de abandono y despreocupación por esa obra>> (Diario El Mercurio, 1965). La Junta Militar llega al poder en 1963, conformada por el Contralmirante Ramón Castro Jijón, como presidente; Gral. Luis Cabrera Sevilla; Cnel. Guillermo Freile Posso (hasta 1965); y Gral. Mario Gándara Enríquez (Georgetown University Political Database of the Americas, 2009); inicia una nueva etapa para los ferrocarriles, especialmente para el ramal del Austro en el tramo Azogues – Cuenca.

En esta etapa de un Gobierno Militar con políticas anticomunistas, los ferrocarriles reiniciaron una mejor época, pues se regularizaron los pagos a los ferroviarios, evitando la paralización de este servicio de transporte en el país. Se buscó la

⁶ Entrevista a ex- maquinista Luis Andrade Quintanilla. Ver anexo (E011M)



manera de concluir este ramal, el Gobierno contribuyó con S/. 3.000.000 al Ministerio de Obras Públicas; el Ministerio y el Concejo Provincial y Cantonal dieron maquinaria para la limpieza de los terraplenes a la Compañía Inka; con este impulso, la colaboración del batallón Grupo de Cazadores de los Ríos y las mingas de los propios ciudadanos se logró que la obra fuera concluida (Empresa de Ferrocarriles , 1965).

El ramal Azogues – Cuenca, reinicia su construcción a partir de 1963, encabezando la empresa el Sr. Ingeniero Cnel. Carlos Castro Cornejo. Según la información recopilada se tomaron en consideración los estudios del Ingeniero Benigno Malo Crespo (Crespo & Ponce, 1924).



Fotografía N° 16

Reinicio de la construcción del tramo Azogues – Cuenca

Fuente: Diario El Mercurio, 1963



Para una descripción más detallada de la construcción del tramo, se dividirá por secciones desde Azogues hasta la estación de Gapal:

Azogues – Borrero (Charasol)

La línea parte desde la estación de Azogues, siguiendo el margen derecho del Río Azogues. El paisaje corresponde a pastos, cultivos y pocas construcciones de adobe y bahareque.

La geografía plana facilitó el trabajo de construcción, pues no se ha requerido hacer grandes “obras de arte” como en la parte norte del ramal. En esta sección apenas se requirió hacer un pequeño puente sobre el río Azogues en Charasol, este puente es el punto donde el río cambia su dirección y la línea férrea toma el lado izquierdo de la corriente. << Este puente fue construido con molones (Piedra) y con cal, no había cemento en ese entonces. La cal antigua ha sido mejor que el cemento, sabían entreverar con cal y arena. Tenían una gran habilidad, iban colocando las piedras, haciendo redonditos los puentes>> (Campoverde & Matute, 2015).



Imagen N°17

Paso del ferrocarril por el Puente de Charasol

Fuente: (Solís, S/A)





Desde este puente en adelante los trabajos corresponden a rellenos y a la construcción de terraplenes en áreas cercanas al río, ya que en el resto de la ruta los rieles han sido tendidos directamente sobre la superficie.

En cuanto a la expropiación de terrenos, la empresa se encargaba de remediar los daños ocasionados. Mediante las entrevistas se registró un caso, que sirve como ejemplo:

A mí me contó mi mamá que la casa de ellos había sido donde era la línea, y ellos no habían salido de la casa hasta cuando la empresa les haga otra casa. La casa estaba localizada en el centro de Charasol. Entonces ya habían hecho la casa a un ladito de la línea, en el mismo terreno de propiedad de mi abuelita. También contaban mis abuelos que trabajaban a pico y pala para nivelar las líneas; eso hacía en cuadrillas con bastante gente, en diferentes ciudades, iban rellenoando todo, cogiendo los niveles, a puro relleno; según que iban avanzando la línea iban tendiendo los durmientes e iban poniendo los rieles, avanzaban con esos carritos de mano, allí llevaban material y seguían avanzando...⁷ (Campoverde & Matute, 2015).

Charasol – Javier Loyola (Chuquipata)

El paisaje conserva las mismas características que la primera sección. La dirección de la línea mantiene su lado izquierdo al margen del río, fue necesario construir solamente terraplenes que no superan los 3 metros de altitud con muros de contención. Pero en la zona cercana al puente de Rumihurco, sector El Corte, fue necesario hacer ampliaciones en los terrenos y es aquí donde se registra un caso más de expropiación, se trata de la vivienda del Sr. Blas Matute; su hija Clementina Matute recuerda que su casa estuvo ubicada sobre una loma y como la construcción avanzaba, la gente de la empresa pedía que se abriera la casa, pero los Sres. Matute se negaron abrirla hasta se les indemnizara por los daños; entonces los mismos empleados construyeron una nueva casa en otro terreno cercano al de su primera vivienda...⁸ (Matute, 2015).

⁷ Entrevista a Aida Matute, Benjamín Campoverde, Guillermo Matute. Ver anexo (E016M)

⁸ Entrevista a Clementina Matute. Ver anexo (E004F)





Superado estos percances que son característicos de la construcción de la vía en todos los ramales, se avanzó hasta el puente de Rumihurco donde se une con la vía Panamericana por debajo del puente.



La gráfica muestra el desbanque y desalojo de tierras que se vienen realizando en el sector de Rumihurco, Chuquipata, en donde, la Compañía Inca construirá un muro de contención a fin de evitar el deslizamiento de tierras que está ocasionando daños en la carpeta asfáltica de la carretera. Esta es una de las obras de más envergadura que se tienen que efectuar en el acondicionamiento de la línea férrea Azogús - Cuenca.

Fotografía N° 18

Sección de construcción en el sector de Rumihurco

Fuente: Diario El Mercurio, 1964

Los diarios de la localidad se mantenían al tanto del avance de la obra tramo a tramo, cuando los trabajos se encontraban en este punto Diario El Mercurio, hizo la siguiente publicación:





Noticias de Azogues

ADELANTA ENRRIELADURA:

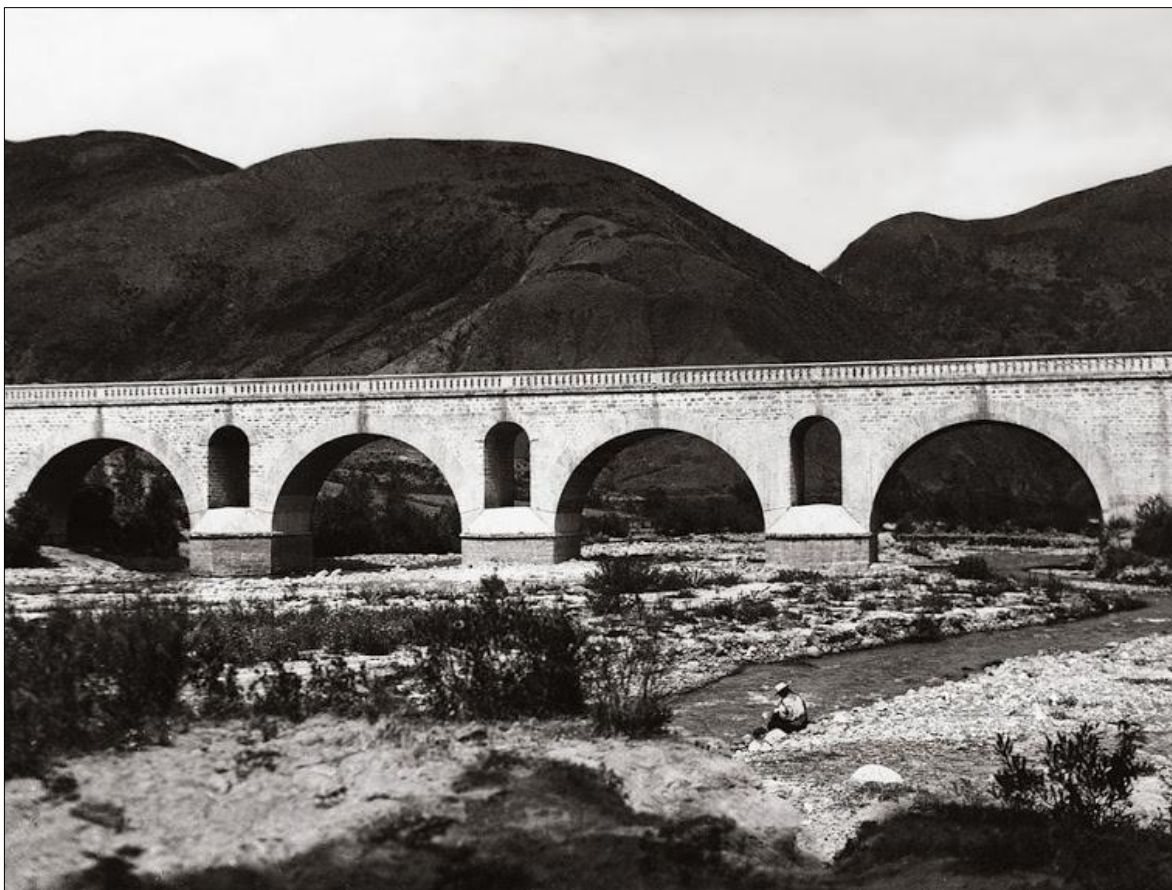
Hoy apreciamos como avanzan los trabajos de colocación de durmientes y rieles para la línea férrea a Cuenca. Los trabajos se encuentran ya cerca del puente de Rumiurco. Para su labor los obreros cuentan con un pequeño autocarril que avanza aquel lugar asegurando la distancia de las paralelas.

(Diario El Mercurio, 1964)

Javier Loyola (Chuquipata) – El Descanso

En este tramo tampoco fue necesario hacer grandes obras, sino pequeñas mamposterías en áreas de quebradas o zonas inestables como en la comunidad de Santa Martha. En las cercanías al puente del Descanso la línea atraviesa por debajo del puente de Chiturco y se aleja del margen del río hasta llegar a otro pequeño puente denominado “La Victoria” que está situado nuevamente sobre el Río Azogues, es el punto en que la línea férrea abandona al río. Luego se dirige hasta el gran Puente de El Descanso para unirse nuevamente con la vía Panamericana.





Fotografía N° 19

Puente del Descanso

Fuente: La Cuenca de Antaño, 1918

Descanso – Llacao

El paisaje de la zona constituye amplias zonas de cultivo. La línea férrea cruza el margen derecho del Río Cuenca por un puente metálico construido sobre este río, al que se le llamó Guangarcucho, este puente es de pequeña dimensión pero sirvió como un desvío de la carretera Panamericana, para recuperar su ruta junto al Río Cuenca por el lado izquierdo. En esta sección se han construido terraplenes y muros de contención. Luego de este punto, los trabajos se detuvieron por un corto tiempo debido a la falta de materiales, como así lo informó Diario El Mercurio:





Vicepresidente de la Empresa de los FF.CC. visito ferrovía Azogues-Cuenca en Junta de Autoridades

RECORRIDO DE LA VÍA

Desde las 11 de la mañana el Coronel Franco, en unión del personal que vino desde la Capital y del Teniente Coronel Julio Sacoto Montero, Jefe Civil y Militar de la Plaza: Mayor Jorge E. Valdivieso y varios miembros de la Empresa Local, se trasladó a la Estación de El Descanso con el objeto de recorrer la mentada vía. En efecto utilizando, un autoferro, tuvo oportunidad de comprobar íntegramente el trabajo realizado hasta la fecha. El Coronel Franco anoto que se ha colocado los rieles en trece kilómetros desde la estación de Azogues hasta el puente de El Descanso y que la obra tiene que completarse, solamente con el afirmado.

Así mismo recibió los informes relativos al programa de trabajo posterior, es decir al tendido de la línea, entre el Descanso y Cuenca, en una longitud de diez y siete kilómetros, anotándose que no ha podido acelerarse las labores por la falta de durmientes.

Además comprobó que se encuentran trabajando 200 veinte hombres que han sido trasladados del Ferrocarril del Sur y que han sido localizados de acuerdo con las especialidades que exigen estas labores. El ingeniero Héctor Remache Jefe de Construcciones del Ferrocarril Sibambe-Cuenca, proporciono todas las informaciones relacionadas con la obra, los trabajadores y los materiales que se emplean (Diario El Mercurio, 1964).

Llacao – Gapal

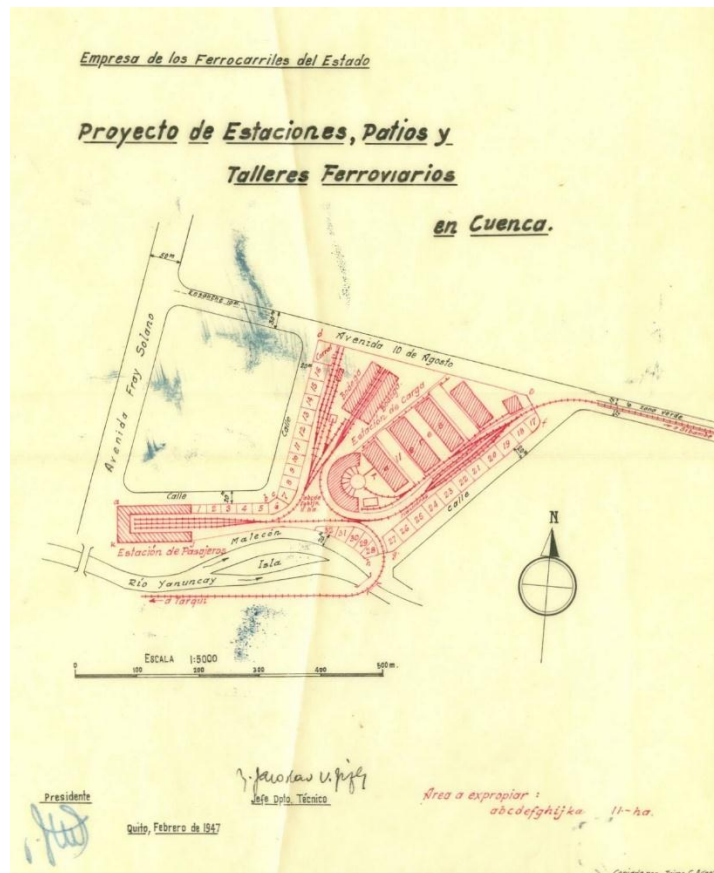
Conserva un paisaje de pastos y cultivos; en esta sección hasta llegar a Cuenca, los trabajos son de mayor dimensión a comparación del resto del tramo, pues hubo que construir terraplenes en casi toda la longitud hasta llegar al sector de Chaullabamba; por estar cercano al margen izquierdo del río Cuenca, en este tramo se construyó una zona de abastecimiento de agua y a lo largo de la vía férrea se cuentan en total 8 cruces de carretera desde El sector de El Descanso hasta la estación en Gapal. En Gapal se construyó la estación terminal, luego de una determinación final sobre el lugar donde sería la estación ferroviaria. Así lo sustentan también algunas publicaciones de Diario El Mercurio en fecha de jueves 22 de noviembre de 1964





Razonamientos Técnicos

Con relación al terminal del Ferrocarril en “Gapal” indicó que la Empresa ha resuelto construir este terminal en dicho sitio, pero que estará listo para escuchar cualquier pronunciamiento sobre cambio de ubicación siempre y cuando venga acompañado de razonamientos técnicos racionales, de necesidad impostergable y de interés ciudadano (Diario El Mercurio, 1964).



Fotografía N° 20

Estación de Gapal – Cuenca

Fuente: La Cuenca de Antaño, 1947

ESTACIÓN DE “GAPAL”

Gapal en dichos años se caracterizaba por ser un campo que se extendía hasta la montaña de Turi y hasta los márgenes del río Yanuncay, un pequeño bosque de eucaliptos (Noir, 1965). Era un punto muy alejado del centro de Cuenca, <<se encontraba a 1Km y medio de distancia>> (Diario El Mercurio, 1965), era la zona





rural suroriental de la ciudad. También es la zona de ubicación de la Quinta Bolívar. Para esa época la “Quinta Bolívar” se encontraba en un abandono total. En este lugar la Empresa de Ferrocarriles decidió construir la estación Terminal Ferroviaria, donde se construyó unas pequeñas infraestructuras para las oficinas. Esta estación fue llamada “Coronel Miguel Ángel Estrella”, en gratitud y honor a ese personaje << quien fue un perseverante luchador por este ferrocarril, trabajó como teniente y como Capitán en la parte de la Construcción, más tarde trabajó también en explotación y después, desde la Ayudantía de la Presidencia de la Empresa, puso empeño para que esta obra continuara>> (Empresa de Ferrocarriles , 1965).



Fotografía N° 21

Quinta Bolívar, Cuenca

Fuente: Archivo Fotográfico del Banco Central de Cuenca.

LA LLEGADA DEL TREN A CUENCA

Preparativos para la inauguración del tren Sibambe – Cuenca.

Después de 51 años de haber iniciado la construcción del ferrocarril del ramal Sibambe – Cuenca, la locomotora al fin llega a esta ciudad. Fueron varias las fechas





en las que se esperaba que llegara el tan anhelado tren; la primera fue el 3 de Noviembre de 1964, en esta fecha no fue posible debido a la falta de durmientes que no permitieron dar por concluido la obra; la segunda fue para Diciembre de 1964, pero la enrieladura no fue concluida; la tercera fue para el 27 de Febrero, pero por ser el Día del Ejército Nacional, la Junta Militar de Gobierno tenía previsto en su agenda participar en esos actos cívicos; por lo tanto se postergó para el 6 de Marzo de 1965 (Diario El Mercurio, 1965). Estas fechas fueron previstas para la inauguración, pero la primera locomotora había llegado ya el 6 de Enero de 1965, pero este hecho no fue un acto oficial hasta que se realice la inauguración con la presencia de las autoridades locales y de Gobierno (Diario El Mercurio, 1965).



Fotografía N° 22

Llegada del Ferrocarril a Cuenca, 6 de Enero de 1965

Fuente: Revista Avance no (121), 2001

PROGRAMA DE INAUGURACIÓN

El día de la inauguración había llegado, el comité pro festejos y la Empresa preparó el siguiente programa:





SÁBADO 6 DE MARZO HARASE ENTREGA OFICIAL DE LA OBRA FERROCARRIL SIBAMBE CUENCA

**Asistirá a ceremonia en “Gapal” Junta de Gobierno y Autoridades
Administrativas**

QUITO, Febrero 25 (REM)-

A las tres de la tarde en la estación terminal de “Gapal” en Cuenca:

- 1- Himno Nacional.
- 2- Bendición de la Estación e instalaciones ferroviarias en Gapal, por el Arzobispo de Cuenca.
- 3- Intervención de Marco Idrovo Secretario general del Sindicato Ferroviario Sibambe Cuenca, descubriendo una placa Conmemorativa.
- 4- Intervención del Crnel. Castro Presidente de la Empresa FF.CC. declarando terminados los trabajos de construcción del FF.CC. y condecoración a nombre de la Empresa al Pabellón del Ejército Nacional.
- 5- Lectura por el Secretario General de la Administración, Dr. Donoso Velasco, del Decreto por el cual se digne con el nombre de “Coronel Miguel Ángel Estrella Arévalo”, a la Terminal del Ferrocarril en Cuenca.
- 6- Intervención de un familiar del Coronel Estrella.
- 7- Intervención del Coronel Segundo Morochz Jimbo, Ministro de Obras Públicas, entregando la Obra del Ferrocarril Sibambe – Cuenca
- 8- Intervención del Presidente del Consejo Cantonal de Cuenca, Dr. Leopoldo Severo Espinosa Valdivieso, recibiendo la obra del Ferrocarril.
- 9- Discurso del Contralmirante Ramón Castro Jijón, Presidente de la Junta Militar de Gobierno.
- 10-Himno Ferroviario
- 11-A las 8 de la noche, las Autoridades Civiles y Militares de la Ciudad de Cuenca, brindarán una recepción a los miembros de la Junta Militar de Gobierno y a su Comitiva Oficial (Diario El Mercurio, 1965).

La Estación Terminal de Gapal estuvo lista para recibir a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas; para la inauguración del ferrocarril, se preparó una tarima donde se ubicarían y darían los discursos las autoridades. Alrededor de la estación se postearon un gran número de vendedores con comida y bebidas típicas para ofrecer a las personas que asistieran al acto (Noir, 1965). Fue impresionante la cantidad de personas que se dieron cita en esa localidad, la estación estuvo repleta





de personas que venían de todos los barrios y parroquias de la ciudad y fuera de ella.

Cuando se anunció que el tren llegaba a Cuenca, fue una verdadera fiesta nacional, porque por A o B razones se suponía que ese tren podría exportar los productos agrícolas, sobre todo que producía no solamente la ciudad de Cuenca sino la región, por eso es que habían pensado en ubicar la estación en un sector muy lejano que era Gapal, ahora es prácticamente área urbana, es parte de uno de los barrios de Cuenca, Gapal está en el barrio de las herrerías, pero en cambio en aquella época hay que considerar que los escolares, los colegiales; los escolares sobre todo íbamos a Turi todo el día porque era muy lejos; Gapal era lejísimos, de manera que era todo una aventura la que le esperaba a toda Cuenca y muchos no fuimos a Gapal, pero fuimos al Descanso, tomamos buses. Había un gentío extraordinariamente grande que iba hacia Guangarcucho, donde había un puente por donde pasaba el tren, íbamos hasta allá para acompañar al tren si es posible “paveando” (subirse en el tren al paso) como decían montándonos en el tren para llegar a Gapal; y así lo hicimos (Almeida, 2015).

El acto estuvo programado para iniciarse a las 15:00; sin embargo la comitiva esperada llegó pasada las 18:00; era un día soleado, pero esto no fue un impedimento para que las personas esperaran varias horas más, hasta dar inicio al acto conmemorativo. Todos estos acontecimientos previos, la inauguración y los hechos posteriores se transmitieron por dos medios radiales, “Radio Visión” y “Radio El Mercurio” con la intervención de sus locutores Sr. Alfonso Carrera y el Sr. Raúl Torres respectivamente, quienes dieron a conocer a toda la ciudadanía todos los pormenores (Empresa de Ferrocarriles , 1965).

<< Eran las 6:20 pm cuando llegó la primera locomotora a vapor, la número 11 tripulada por el maquinista Wilson Ibarra, colmada de personas en sus carros. La banda de la policía y el público presente con sus aplausos y alegría dieron la más cordial bienvenida al ferrocarril; posteriormente a las 6:26 pm llegó la segunda locomotora, la número 17 igual que la primera repleta de personas que venían desde la estación de Azogues a Cuenca; pocos minutos después llegó la tercera locomotora, la número 15 adornada con flores y los símbolos patrios, cargada de postes, durmientes y otros materiales para dejarlos en la estación de Gapal; a las 6:40 pm llega el autocarril 209, el cual llevaba a la comitiva oficial. Estos eran los convoyes principales, posteriormente llegaron los convoyes faltantes; mientras tanto





se dio inicio con el programa preparado dando la bienvenida a la Junta Militar y a su Comitiva oficial.

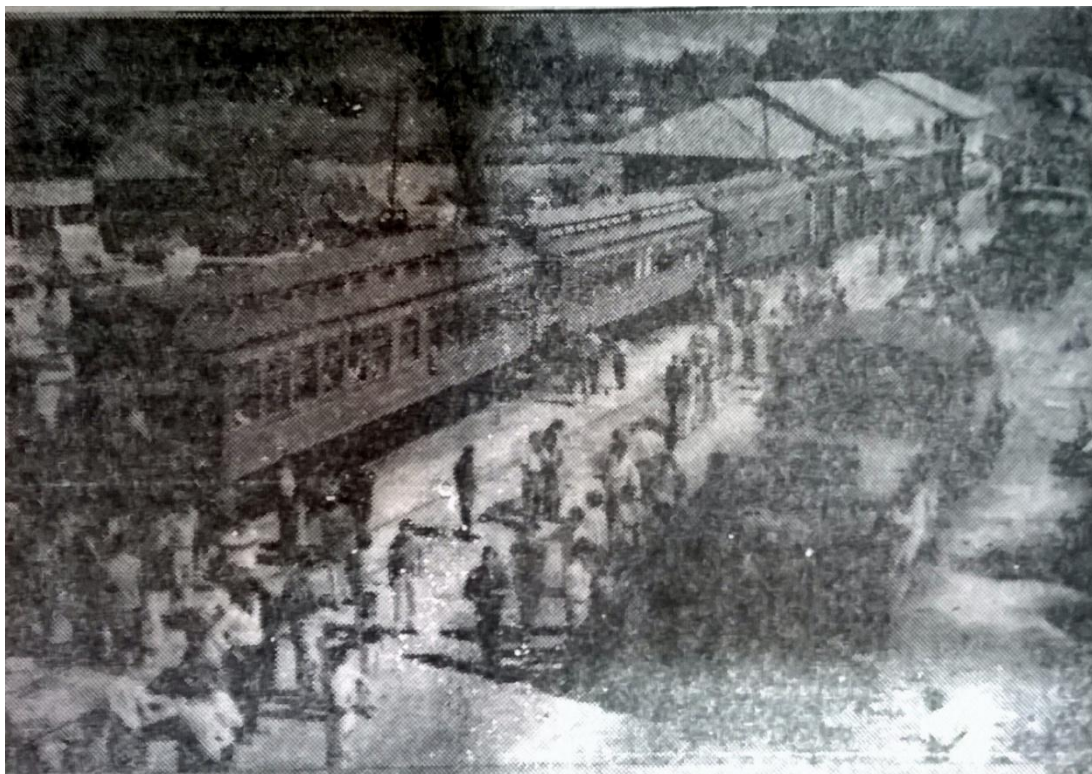


Imagen N° 23

Locomotora En La Estación De Azogues, Llevando Gente Para La Inauguración
Del Ramal Azogues – Cuenca

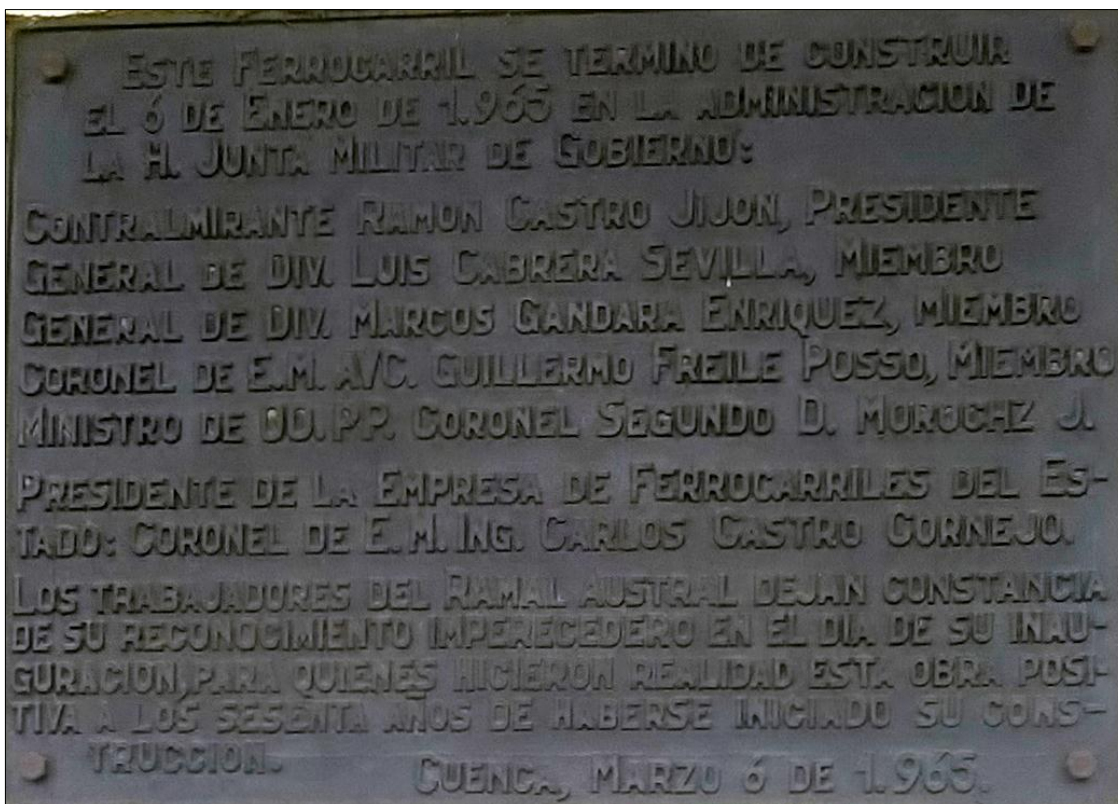
Fuente: Diario El Mercurio, 1965

Luego de las sagradas notas del Himno Nacional, se procedió a la bendición de la estación ferroviaria de Gapal por él Ilmo. Sr. Arzobispo, Mons. Serrano Abad, quien impartiendo la bendición expresó lo siguiente <<Que Nuestro Señor bendiga a la Junta Militar de Gobierno, a este Gobierno que acaba de abrir una puerta ancha para el progreso de Cuenca. Aquí está la ciudad de Cuenca y aquí estoy con mi ciudad para decirles con todo el corazón y con toda el alma: muchas gracias al Gobierno de la Junta Militar>> (Empresa de Ferrocarriles , 1965) el acto continuó como estuvo programado, en uno de los puntos de dicho programa intervino el Sr. Marco Idrovo, Secretario General del Sindicato Ferroviario quien descubrió una





placa conmemorativa con todos los nombres de los hombres que hicieron posible la obra.



Fotografía N°24

Placa conmemorativa de la Estación Miguel Ángel Estrella

Fuente: Galería del Grupo de Trabajo

En actos seguidos se pronunciaron los siguientes discursos:

Discurso del Coronel Carlos Castro Jijón

Cuando se visita el Austro, y de manera singular Cuenca, no caben discursos políticos, pues el alma de sus habitantes es sensible solo a las grandes manifestaciones del espíritu y a las realizaciones del progreso. Aquí encontramos uno como refugio de meditación y un santuario de trabajo, en donde no hay lugar para el desenfreno de la pasión política.

La Junta Militar de Gobierno no exhibe con afán electoral sus obras de las que solamente vosotros sois dueños; la Junta Militar lo único que ha hecho es proporcionar a todos los pueblos los medios indispensables para que sean ellos mismos los autores de su propia grandeza.





Cuencanos: que esta obra sea para vosotros un estímulo para que continuéis con el mismo fervor a conquistar vuestro bienestar, que es el progreso y el bienestar de todo el pueblo ecuatoriano.



Fotografía N° 25

Discurso del Coronel Ramón Castro Jijón

Fuente: Revista Nariz del Diablo, 1965

Discurso del Coronel Segundo Morochz J.

No hemos venido, pues, a reclamar honores respecto de una obra que pertenece a todos y respecto de la cual, todo el que pudo o el que quiso dio de sí lo que pudo dar. Nuestra misión ha sido concluirla, terminarla, no dejarla abandonada. Satisfacción que sí nos queda, sintiéndonos honrados por cuanto significa haber tenido la comprensión necesaria para no dejar desperdiciar esfuerzos en los que mancomunadamente participaron: la inteligencia y el músculo, la cruz y la espada, bajo la acción tutelar de la espiritualidad ecuatoriana. A quienes desde el poder lo impulsaron sabiendo escuchar el pedido de los pueblos, así como también a quienes inclinados sobre la vía, mezclados entre rieles y durmientes, fatigosamente bregaron por hacer realidad una legítima aspiración (Empresa de Ferrocarriles , 1965).





Concluido el acto inaugural, el día Domingo 7 se continuó con los actos de condecoraciones e intervenciones. Y desde ese momento el servicio ferroviario de Sibambe a Cuenca se puso en marcha.

Domingo 7 de Marzo 2PM

En la Estación Terminal “Coronel Miguel A. Estrella A.”

(Gapal)

1. Himno Nacional, ejecutado por la Banda Militar
2. Intervención del Señor César Andrade, Secretario General del Sindicato Ferroviario Ecuatoriano; de inmediato condecorará al Sr. Castro Cornejo, Presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en representación de los ferroviarios Sibambe – Cuenca.
3. Condecoración al Sr. Coronel José E. Franco V.; Jefe de Operaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, por el Sr. Ricardo Cordero E.
4. El Sr. Coronel Segundo D. Morochz J. Ministro OO.PP. recibirá una condecoración de manos del Sr. Edgar Pino
5. El Sr. Dr. Don. Severo Espinosa V.; Presidente del M. I. Consejo Municipal de Cuenca, será condecorado por el Sr. Francisco Carrasco.
6. El Sr. Jefe Civil y Militar del Azuay Coronel Gustavo Banderas R.; recibirá una condecoración de manos de la Srta. Elena Corral J.
7. El Sr. Mayor Jorge Valdivieso G. recibirá una condecoración de parte del Sr. Guillermo Urquizo V.
8. El Sr. Ingeniero Benigno Malo C. será condecorado con una medalla de oro por el Sr. Alonso Méndez.
9. El Sr. Ingeniero Héctor E. Remache A. Director de la construcción del ferrocarril Azogues – Cuenca, será condecorado por el Sr. José Félix Espinosa
10. El Sr. Alfredo Dávila E. Spdte. De Transporte del Ferrocarril Sibambe – Cuenca, recibirá una condecoración por parte del Sr. Naín Bermeo C.
11. Himno Ferroviario, interpretado por la Banda de la Zona Militar.
12. Cocktail Bailable en honor del Sr. Coronel Castro Cornejo y su comitiva (Invitación Especial)
13. El Comité agasajará con un “LLAMADO” a los trabajadores ferroviarios El Comité Pro-festejos

NOTA: El inaugurarse la llegada del ferrocarril en la Estación Coronel Estrella Arévalo, con el arribo de 5 locomotoras a vapor y diésel y de 7 autoferros encabezados por un autoferro especial con el Sr. Contralmirante Ramón Castro J. y su Comitiva Oficial.

Al público se comunica, que por cortesía de la Empresa de Ferrocarriles el Día Domingo 7 a contar desde las nueve A.M. Correrán trenes y autoferros





entre Cuenca y el Descanso y viceversa, conduciendo gratuitamente pasajeros que desearan hacer esta gira turística (Diario El Mercurio, 1965).



Imagen N° 26

Viaje Gratuito Entre Cuenca Y El Descanso, por motivo de la inauguración
Fuente: Diario El Mercurio, 1965

EL SERVICIO FERROVIARIO

El ferrocarril se puso al servicio del pueblo con las siguientes tarifas:

EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Ferrocarril Guayaquil-Quito-Cuenca

La Empresa de Ferrocarriles del Estado se complace en poner a la orden de los Comerciantes, Industriales, Agricultores y Público en general, un nuevo tramo de servicio entre Azogues-Cuenca, a partir del día 6 de marzo fecha de su inauguración, con lo cual se efectúa el enlace entre las tres principales ciudades del país: Guayaquil-Quito-Cuenca.

Con este motivo anuncia sus tarifas de transporte de carga desde y hasta Cuenca:





	POR QUINTAL (Efectivo o Cúbico)	
	Carga	equipaje
De Cuenca a Guayaquil Estación	\$ 5,80	\$ 11,40
De Cuenca a Guayaquil con servicios de puerta a puerta	'' 6,60	'' 11,40
De Cuenca a Puerto Nuevo con servicio de Ferrys Estos valores son los mismos en sentido contrario e incluyendo el Impuesto Jubilar de \$ 0,20 por quintal.	'' 7,60	'' 11,40
De Quito a Cuenca	'' 7,30	'' 14,40
De Latacunga a Cuenca	'' 5,30	'' 10,40
De Ambato a Cuenca	'' 5,30	'' 10,40
De Riobamba a Cuenca	'' 5,30	'' 10,40
De Sibambe a Cuenca	'' 3,80	'' 7,40

Tabla N° 3

Tarifas de transporte desde y hasta Cuenca

Fuente: Diario El Mercurio, 1965

Estos valores con los mismos para el sentido contrario, e incluyen el Impuesto Jubilar de \$ 0,20 por quintal.

La empresa en el afán de fomentar el desarrollo económico del Austro, concederá las siguientes rebajas en la tarifa:

- Desde Puerto Nuevo hasta Cuenca, con servicios de Puerta a Puerta , en despachos por carros enteros \$ 6,50 el quintal
- Retorno de envases vacíos de agua mineral, colas, cerveza y leche el 40% de descuento al peso efectivo; lo que significa un pago de \$4,00 el quintal.





- c) Para los despachos desde Alfaro y Estaciones intermedias hasta Barraganetal, con destino a Cuenca, de arroz y azúcar por carros enteros, el descuento de \$ 0.30 por quintal.

TARIFA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

De Cuenca a Guayaquil y viceversa \$ 60,20

De Cuenca a Quito y viceversa \$80,20

Esta tarifa incluye el valor de la carrera de automóvil en la ciudad de Cuenca. Todos estos valores incluyen el Impuesto Jubilar de \$0,20.

Cuenca, a 4 de Marzo del 1965

Ing. Carlos Castro Cornejo,

Crnel. De E. M.

PRESIDENTE

(Diario El Mercurio, 1965)

<<El total de todos los ferroviarios en todo el ferrocarril éramos 1800, de aquí nosotros éramos 560 en la Sibambe – Cuenca en distintas actividades, en los autoferros, en las máquinas, oficinistas>>⁹ (Romero, 2015). El ferrocarril tenía una oficina en la calle Padre Aguirre, en estas se realizaba la venta de boletos y se brindaba el servicio de telefonía (Almeida, 2015).

El ferrocarril Sibambe – Cuenca, transportaba toda clase de productos, la estación de Azogues luego de que se inaugurara la estación terminal en Gapal quedó como una estación de paso y todos los productos llegaban directamente a Cuenca. En cuestión del comercio <<con la venida del ferrocarril entraban las cositas de Cañar para acá, y había bastantes cosas que comer: papas, habas, mellocos; porque enviaban en el tren desde Cañar para acá; los cañarejitos calmaron el hambre de la ciudad, no podían venir en carro, porque era más incómodo para ellos, no había

⁹ Entrevista a Luis Romero Andrade. Ver anexo (E027M)





carros como ahora hay, pero dice que cuando ya ha entrado el ferrocarril acá mejoró la situación de los mercados>>¹⁰ (Quizhpe, 2015).



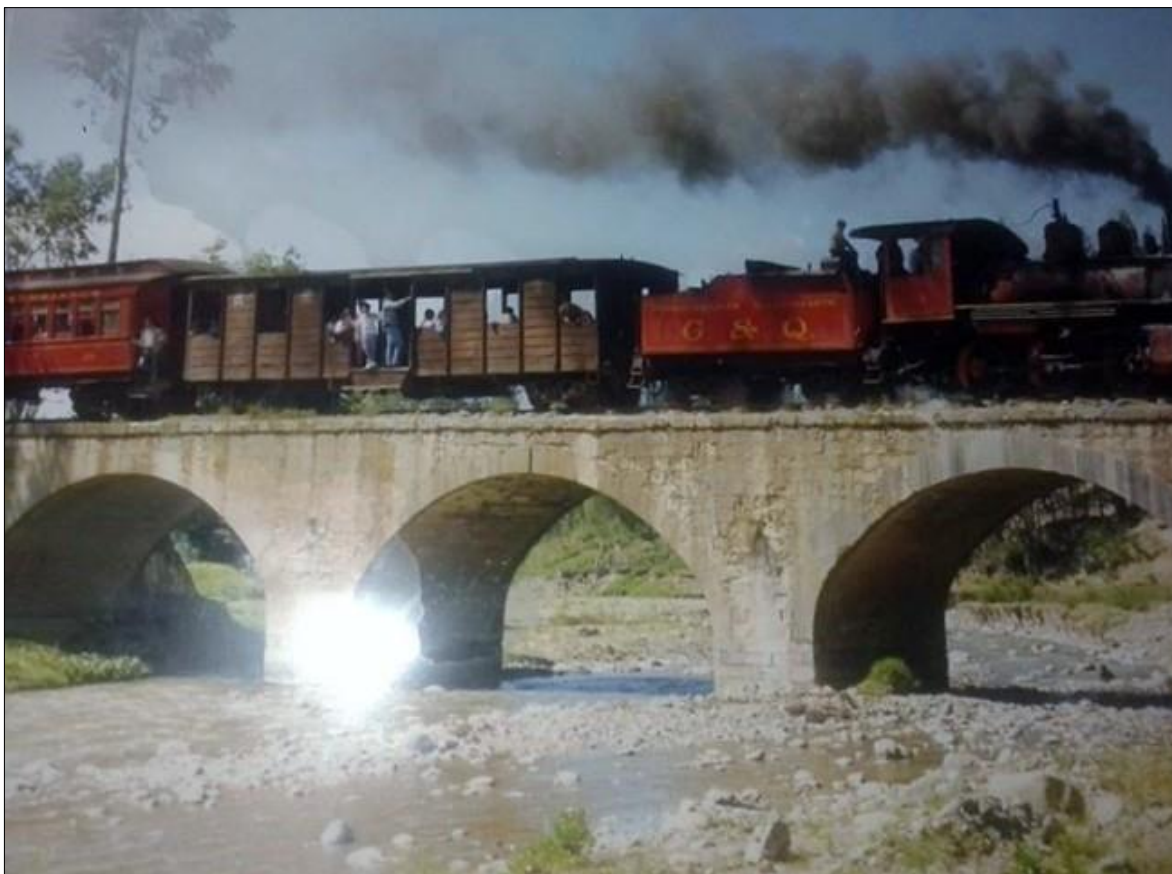
Fotografía N° 27

Recorrido del ferrocarril entre Azogues y Cuenca

Fuente: Biblioteca Municipal de Cuenca, Daniel Córdova.

¹⁰ Entrevista a Sofía Quizhpe. Ver anexo (E009F)





Fotografía N° 28

Recorrido del Ferrocarril entre Azogues y Cuenca

Fuente: Biblioteca Municipal de Biblián

En un inicio se pensó que iba a ser de gran ayuda para transportar la carga pesada para la naciente industria en Cuenca; sin embargo, fue otro el uso que se le dio, se transformó principalmente en un transporte masivo de personas que llegaban o salían de la ciudad con fines turísticos o de trabajo. El turismo se intensificó, es así como lo relata Luis Andrade Q.

<<Yo me acuerdo que semanalmente venían los turistas extranjeros que alquilaban el tren: americanos, italianos, alemanes, suecos, alquilaban todito el día, dos días, tres días; filmaban documentales, películas y que bonito que era de ver que a los gringos les interesaba; inclusive una vez me tocó transportar a unos turistas extranjeros, ellos querían que esté todo el convoy y solamente iban 7 en la máquina; habían sido ferroviarios jubilados>> (Andrade, 2015).





CRISIS Y DECAIMIENTO DEL FERROCARRIL

El servicio ferroviario tuvo su mejor época desde sus inicios hasta antes de los años 90; había colaborado en el desarrollo socioeconómico del austro y sobre todo a la unidad con el resto de provincias del Ecuador. Posterior a los años 90, muchas son las causas que se puede alegar a que el ferrocarril austral haya sufrido un decaimiento y posteriormente su desaparición.

Los Gobiernos posteriores a la Junta Militar, dejaron en el olvido la promesa de inversión en los ferrocarriles y de la Empresa como tal; había otras prioridades en las cuales el ferrocarril no llevaba ninguna ventaja. La falta de mantenimiento de los ferrocarriles que necesitaban de una urgente modernización; la aparición y el uso más frecuente del automóvil por ser más rápido, terminó por reemplazar al tren.

Se mejoraron y crearon nuevas vías que facilitaron el transporte y dieron impulso a la aparición de cooperativas de transporte pesado; el poco uso del ferrocarril como transporte de personas y carga, cambio su finalidad convirtiéndole en un medio de uso turístico; los horarios de recorrido se volvieron irregulares, tal es así que se veía pasar una locomotora a la semana y el autocarril algo más frecuente. Todas estas carencias llevaron a la crisis del ferrocarril austral y al igual que los otros ramales finalmente a su desaparición.

La industrialización en los años 70, 80 y 90 estuvo en su mejor momento y el ferrocarril no estuvo a la par con ese surgimiento; las locomotoras creadas en las primeras décadas del siglo XX no se ajustaban a ese desarrollo y hacía falta buscar otros medios más eficaces.

INTENTO DE REHABILITACIÓN

La completa desaparición del servicio ferroviario en los ramales del norte y del sur, y la decadencia del ramal austral, llevó a que luego de muchos años en el Gobierno de Rodrigo Borja (1988 - 1992) se tomara cierto interés por rehabilitar y mantener este medio de transporte, trayendo máquinas desde Francia. Pero no fue más allá





del interés, pues el servicio rehabilitado duró muy poco tiempo y las maquinas traídas en calidad de nuevas sufrieron desperfectos incluso quedaron inhabilitados más temprano que las máquinas a vapor que pese a la falta de mantenimiento funcionaban en buen estado. Luego de este intento de rehabilitación surgieron nuevas propuestas como el ejemplo siguiente:

Ferrocarriles buscan sobrevivir

Quito. Los Ferrocarriles del Estado se niegan a desaparecer y aspiran convertirse en una alternativa de transporte de bajo costo.

Sin embargo el gobierno nacional les ha negado el apoyo por considerarlos ineficientes, pero un estudio de una prestigiosa empresa consultora de Bélgica sostiene que el sistema ferroviario del Ecuador puede ser altamente rentable y socialmente muy útil.

REHABILITACIÓN ES POSITIVA

De acuerdo a la consultora internacional, la compra de las locomotoras fue una decisión inteligente y acertada; el ferrocarril es una empresa rentable y ofrece mayor capacidad de carga y a menores costos; ofrece menor inversión en la construcción y mantenimiento de vías que en el sistema de carreteras, tiene factores ventajosos de seguridad, ahorro de energía y rentabilidad de regularidad de itinerarios, entre otros beneficios, concluyendo que la rehabilitación de los ferrocarriles es conveniente y positiva para el país. (RET) (Diario El Tiempo, 1993).

En 1993 el Austro y más específicamente los cantones de Paute, Gualaceo y Azogues enfrentaron el desastre de la Josefina, el desmoronamiento del cerro Tamuga sobre el Río Paute, cubrió las líneas férreas en el sector del Descanso, pero no las destruyó en su totalidad. Luego de este triste suceso, las líneas aún se mantenían y el ferrocarril hacía lo posible por brindar su servicio que para entonces ya estuvo en completa decadencia. Así lo anunciaba Diario el Tiempo:





Fotografía N° 29

<< Pie de foto: No, la línea ferroviaria no está destruida, solo que el autoferro se desplaza de retro para facilitar las labores>>

Fuente: Diario El Tiempo, 1993

En otra noticia se menciona:

Catástrofe Afecta al Ferrocarril

Fue un monto superior a los 700.000.000 de sucres, deja como pérdida al momento en el Ferrocarril del Austro, la catástrofe de la Josefina que no solo afectó a las viviendas y a los pobladores de ese sector, sino también a este transporte popular.

“El Ferrocarril del Austro, también ha sufrido una catástrofe” dijo consternado el Jefe de la Estación en la Ciudad de Cuenca, Wilson Chocglio, quien señaló que la cifra está por ser confirmada en los próximos días, puesto que el valor puede aumentar mucho más, según cómo avanzan las aguas (...)

Esta situación ha paralizado totalmente el transporte del ferrocarril que en el periodo de Rodrigo Borja Cevallos fue rehabilitado, dando mayores facilidades a los pobladores de la región austral, por ello hoy sus trabajadores se encuentran a la espera de alguna decisión de los Directivos de la





Empresa. Por el momento sus obreros se encuentran retirando la línea que pueda ser afectada en los próximos días

El ferrocarril en los últimos tiempos se había constituido de gran utilidad para los campesinos de la zona y también para los cientos de turistas que con frecuencia estaba utilizando, especialmente los fines de semana para trasladarse hasta Ingapirca. Se indicó que por las inundaciones en esta ciudad se quedaron en Cuenca 2 autoferros y una locomotora con 6 unidades, de igual forma se dijo que en esta ciudad está por concluir los trabajos de carrocerías para dos autoferros con capacidad de 44 pasajeros cada uno. Mientras tanto, 20 trabajadores están en la ciudad a la espera de lo que pueda suceder (Diario El Hoy, 1993).

El gobierno de Sixto Durán Ballén, compró las renunciaciones de los trabajadores ferroviarios y con ello el servicio ferroviario del ramal Sibambe - Cuenca se terminó.

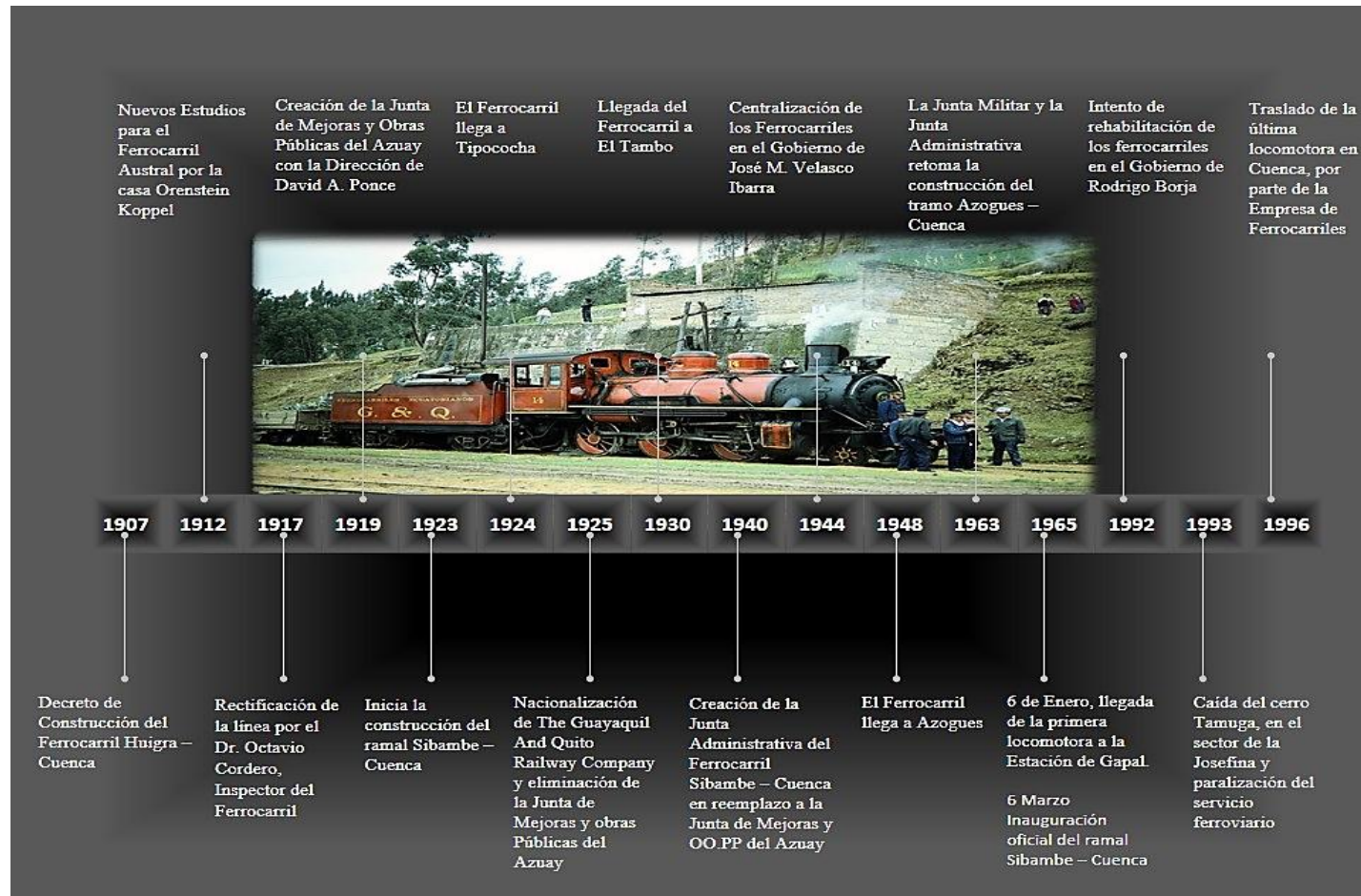
LA ÚLTIMA LOCOMOTORA EN GAPAL

<< Una vieja locomotora, roja, fabricada en 1910, quedó en Gapal, luego de aquel fenómeno hidromeomorfológico, sin poderse ir a ninguna parte por la destrucción de las vías metálicas, los vecinos del barrio ferroviario la convirtieron en símbolo y afectuoso recuerdo. Por eso, cuando a fines de 1994 la treparon a la plataforma reforzada de un camión para sacarla de Cuenca, todos se levantaron para impedirlo y el gigantesco aparato de 45 toneladas, capaz de arrastrar hasta 20 vagones con 500 quintales cada uno, volvió al sitio donde había permanecido más de un año. En 1996 La Empresa de Ferrocarriles, retomó el proyecto de llevarse el monstruo metálico, pero se opuso el flamante Alcalde de aquel entonces, Fernando Cordero, y anunció que el aparato quedaría en Gapal, en medio de un redondel, como un monumento en el barrio ferroviario. No obstante, los “dueños” de la máquina la cargaron apuradamente una noche sobre un camión y se llevaron ese postrero vestigio del tren de la ciudad de Cuenca>> (Revista Avance, 2014).





CRONOLOGÍA



Fotografía N°30

Cronología de la Construcción del Ramal Austral

Fuente imagen: (ECOS Del Cañar, 2014)





SITUACIÓN ACTUAL DEL FERROCARRIL AUSTRAL

Años después de que el ferrocarril austral desapareció y no dejó más que un recuerdo; en la administración local del Arq. Fernando Cordero (1996 - 2005) se habló nuevamente sobre un acuerdo con la Empresa de Ferrocarriles para un estudio de rehabilitación. Posteriormente en el año 2008 cuando el Economista Rafael Correa asume el mando, se firma el Decreto 029 declarándose así al Ferrocarril Patrimonio Cultural del Estado, por lo tanto el Estado asumía la responsabilidad de rehabilitar la red ferroviaria en 6 tramos:

1. Durán – Sibambe
2. Sibambe – Alausí – Riobamba
3. Riobamba – Tambillo – Chimbacalle
4. Chimbacalle – Ibarra
5. Ibarra – San Lorenzo
6. Sibambe – Cuenca

(Carrión, 2014)

Actualmente se han rehabilitado los 5 primeros tramos referidos, el servicio de trenes se ha puesto a favor del turístico en sus distintas denominaciones:

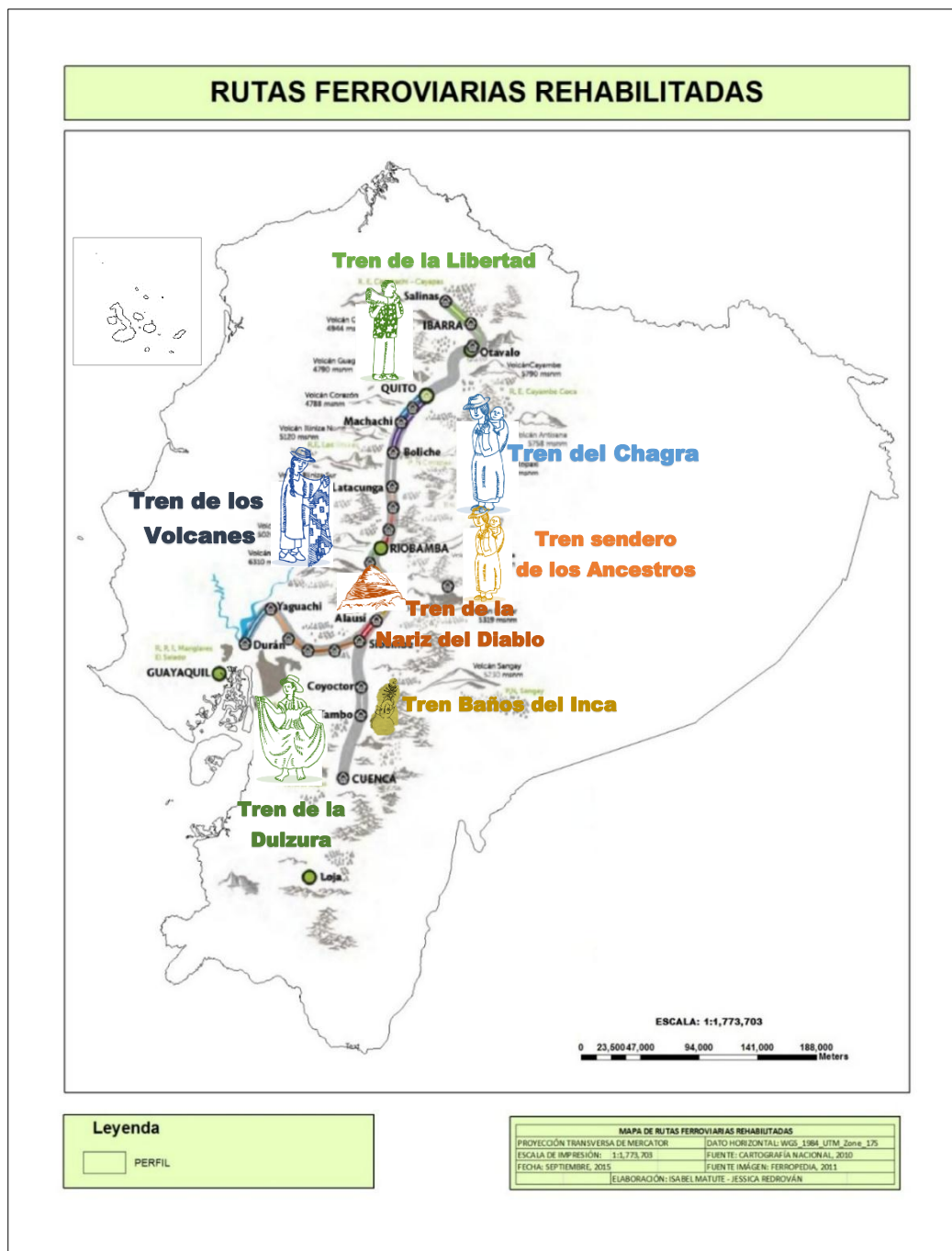
1. El tren de los lagos: Ibarra: Otavalo
2. El tren de la libertad: Otavalo – Salinas – Otavalo
3. El tren de los volcanes: Quito – Machachi – El Boliche
4. El tren del hielo I: Riobamba – Urbina – Riobamba
5. El tren del hielo II: Ambato – Urbina – Cevallos – Ambato
6. El tren del sendero de los ancestros: Riobamba – Colta – Riobamba
7. El tren de la nariz del diablo: Alausí – Sibambe – Alausí
8. El tren baños del inca: El Tambo – Coyector – El Tambo
9. El tren de la dulzura: Durán – Bucay – Durán

(Ferrocarriles del Ecuador, 2010)





En el mapa siguiente mapa interactivo, se muestra algunos de los tramos intervenidos en la actualidad, las zonas en color plomo aún no han sido rehabilitadas.



Mapa N° 10

Mapa de algunos de los ramales ferroviarios rehabilitados

Fuente de los íconos introducidos: Ferrocarriles del Ecuador





El tramo número 6 hasta el momento no se ha llevado a efecto por considerarse que ya no se puede rehabilitar e incluso el trazado desde Biblián a Cuenca será utilizado para la construcción de una ciclovía (Diario El Mercurio, 2014)

LA ESTACIÓN DE GAPAL EN LA ACTUALIDAD

La situación actual de lo que un día fue la estación terminal del ferrocarril “Miguel Ángel Estrella A.”, hoy se encuentra en un estado deplorable. Los años de olvido la han convertido en un sitio deprimente. Varios años han pasado y mientras más pasa el tiempo lo que fue un día una estación ahora toma un aspecto de un botadero << la gente joven actualmente lo hace una estación de bus. Gapal es un sector en donde está el colegio Garaicoa, está cerca de Chaguarchimbana, cerca de la Universidad del Azuay; pero muy poca gente le asocia ya al transporte ferroviario. Todo el mundo ha escuchado hablar que ahí llegaba el tren, pero ciertamente la consciencia en la memoria colectiva no se ha forjado demasíadamente clara, quizá el impacto mismo no fue demasíadamente grande>> (Almeida, 2015).

Se ha hablado muchas veces de una restauración a la antigua estación, pero no se ha llegado a resolver nada debido que este sitio e instalaciones son pertenecientes a la Empresa Nacional de Ferrocarriles <<por eso el Municipio tampoco puede hacer nada, aunque entre Instituciones del Estado deberían de ponerse de acuerdo>>¹¹ (Bernal, 2015). Este acuerdo evidentemente no se ha logrado, pues la situación de Gapal sigue siendo vulnerable hasta estos días. Y es aún más lamentable que en estas instalaciones en mal estado, deslustrada por grafitis, funciona el Comité Auxiliar de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios de Cuenca.

Ante esta situación, la hermandad muchas veces a tratado de tomar medidas para su reconstrucción, pues sostienen que es lamentable ver lo que está pasando con la estación que en algún momento fue muy importante y no es posible que en la actualidad se la tenga en el olvido. Guido Jaramillo, Presidente de los Jubilados Ferroviarios a nivel nacional, planteó en la última sesión con los Jubilados de la

¹¹ Entrevista a Jorge Bernal. Ver anexo (E014M)





Hermanidad de Cuenca, hacer lo que esté en sus manos para lograr que la Empresa tome medidas sobre la estación que está en un estado de emergencia. También expresó que <<Ojalá ésta sea la inauguración y el rescate de la estación ferroviaria actual (refiriéndose a la sección con la hermandad de jubilados), no hay trenes y con la política actual creo que no habrá, pero por lo menos un homenaje a la importancia que tuvo Sibambe – Cuenca, debería rescatarse la Estación del Ferrocarril de Cuenca; aquí hace falta un monumento, tantas locomotoras que están en lugares que no corresponden, deberían haber aquí un monumento, de una locomotora al ferrocarril>> ¹² (Jaramillo, 2015).



Fotografía N° 31

Estación Gapal en la Actualidad

Fuente: Galería del grupo de trabajo

¹² Entrevista a Guido Jaramillo Garcés (E031M)





Fotografía N° 31

Estación Gapal convertida en un botadero

Fuente: Galería del grupo de trabajo



Fotografía N° 32

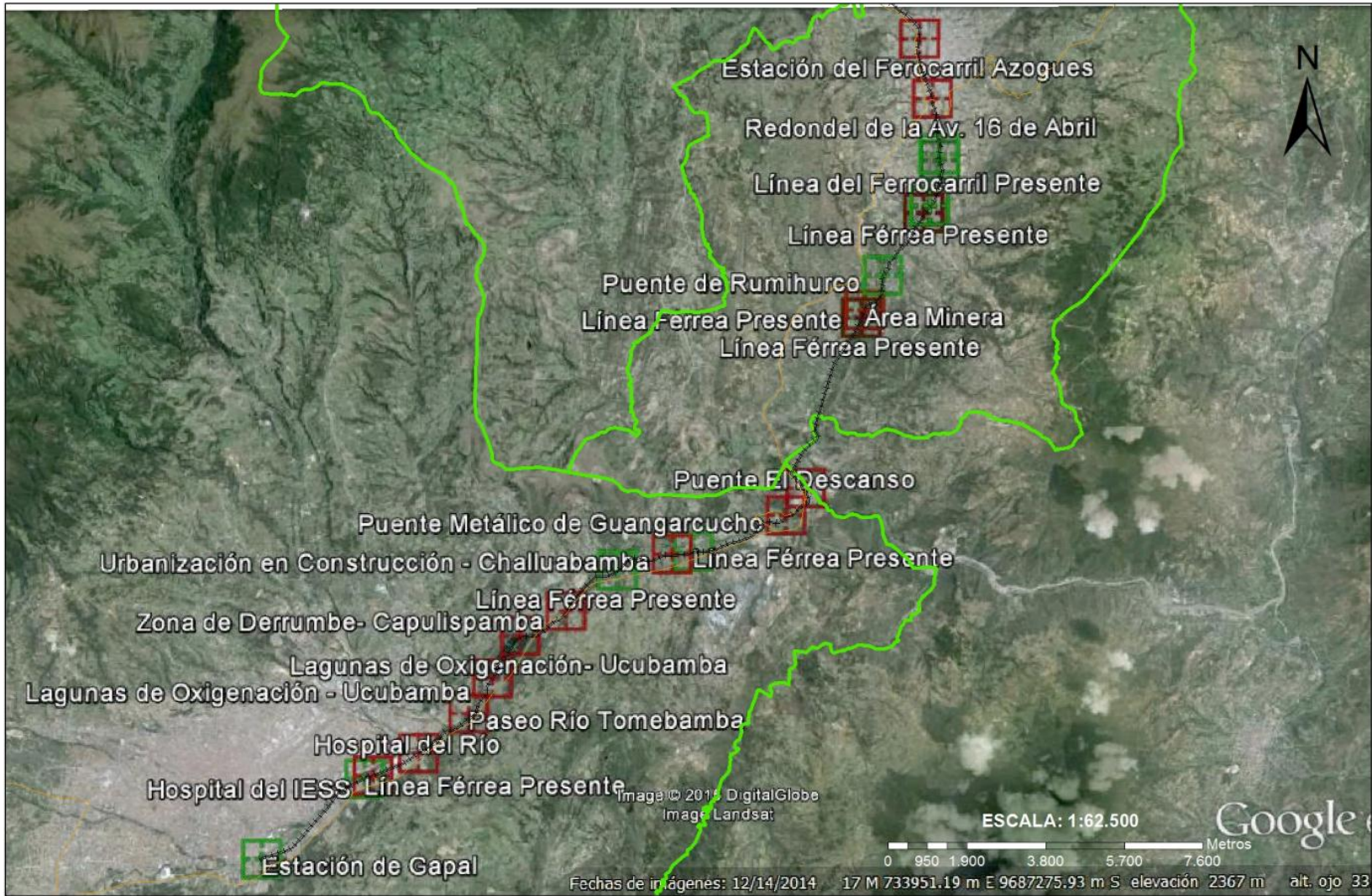
Estación Gapal convertida en un botadero

Fuente: Galería del grupo de trabajo



GEOREFERENCIACIÓN ENTRE LA ZONA DE AZOGUES Y CUENCA

GEOREFERENCIACIÓN DE LAS ZONAS PERDIDAS DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE AZOGUES Y CUENCA



Leyenda		Simbología	
	Autopista Cuenca Azogues		Línea Férrea Perdida
	Línea Férrea		Línea Férrea Presente
	Cuenca_Azogues		

GEOREFERENCIACIÓN DE LAS ZONAS PERDIDAS DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE AZOGUES Y CUENCA	
PROYECCIÓN TRANSVERSA DE MERCATOR	DATO HORIZONTAL: WGS_1984_UTM_Zone_17S
ESCALA DE IMPRESIÓN: 1:62.500	FUENTE: GOOGLE EARTH 2015-
FECHA: JUNIO, 2015	CARTOGRAFÍA NACIONAL, 2010 - MTO, 2015
ELABORACIÓN: ISABEL MATUTE - JESSICA REDROVÁN	

- Fot. 33 Línea removida, sector Charasol
Fot. 34 Línea caída, sector Javier Loyola
Fot. 35 Línea desaparecida, sector El Descanso
Fot. 36 Muros de contención en el río Cuenca, sector Llacao
Fot. 37 Línea ocupada por urbanizaciones, sector Chaullabamba
Fot. 38 Línea cubierta de vegetación, sector Capulispamba
Fot. 39 Línea desaparecida, sector Capulispamba
Fot. 40 Línea desaparecida por la construcción de las lagunas de oxigenación, sector Ucubamba
Fot. 41 Vía construida sobre las líneas férreas, sector Paseo Río Tomebamba
Fot. 42 Línea desaparecida por la construcción del Hospital Universitario del Río y Hospital del Seguro José Carrasco Arteaga



Autoras: María Isabel Matute Crespo – Jessica Fabiola Redrovan Durán

ZONAS PERDIDAS ENTRE AZOGUES Y CUENCA



Fotografía N° 33



Fotografía N° 34



Fotografía N° 35



Fotografía N° 36



Fotografía N° 37



Fotografía N° 38



Fotografía N° 42



Fotografía N° 41



Fotografía N° 40



Fotografía N° 39

Fuente: Galería del Grupo del Trabajo, 2015



Para la realización de la presente georreferenciación, se llevó a cabo el siguiente proceso; el primer paso realizado fue la observación de campo, en un recorrido desde la Estación Ferroviaria de Azogues a la Estación de Gapal en Cuenca. En este recorrido se realizó el levantamiento de puntos GPS de las zonas perdidas, se tomaron fotografías de la zona, y se coordinaron entrevistas y en una segunda salida se llevaron a efecto las entrevistas preestablecidas.

La segunda fase fue la de procesamiento de datos, en este paso con la ayuda de las herramientas de Google Earth y Arcgis 10.2, se utilizó una imagen satelital, donde se ubicó las zonas perdidas mediante los puntos tomados en el primer paso. Consecuentemente en Arcgis se estableció las coordenadas UTM WGS-84 para la imagen y se procedió a georreferenciación correspondiente.

Establecida las zonas perdidas en la imagen se puede apreciar en color rojo las zonas perdidas y el color verde las zonas en las que aún se mantiene la vía.

Desde la Estación del Ferrocarril en Azogues hasta la Parroquia Borrero (Charasol), la línea está completamente perdida, debido a la construcción de la nueva Av. 16 de Abril. A partir de la altura de la Unidad Educativa Emilia Merchán hasta las cercanías de la Parroquia Javier Loyola, la línea aún se mantiene. Desde este punto, un pequeño tramo se encuentra destruido debido a que el río Burgay ha ensanchado su lecho y ha llevado a que los muros de contención y la línea cayeran al río. En adelante hasta el Puente de la Victoria, la línea está presente; pero posterior a este puente la línea desaparece en su totalidad debido a la construcción de la autopista Cuenca – Azogues. Desde El Puente del Descanso hasta el puente de Guangarcucho la línea continua pérdida debido principalmente a la construcción de la Central Termoeléctrica y viviendas. Luego del puente de Guangarcucho hasta la ciudad de Cuenca la línea está desaparecida en su totalidad ya sea por la construcción de viviendas, vías, las lagunas de oxigenación, hospitales o apropiación de los terrenos por donde atravesaba la línea férrea.

De los 30 km existentes entre la Estación en Azogues a Gapal, son aproximadamente 15 Km en los que aún se mantiene la vía en pésimo estado y en algunos sectores las rieles.





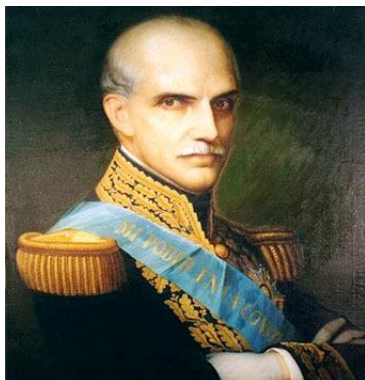
CAPITULO 4

SEMBLANZAS DEL FERROCARRIL AUSTRAL

Uno ama lo que conoce...

Guido Jaramillo

GABRIEL GREGORIO GARCÍA MORENO



Nacimiento y muerte: 24 de diciembre de 1821 - 6 de agosto de 1875.

Doctor en Jurisprudencia.

Presidente Constitucional Ecuatoriano en dos periodos, el primero de 1861-1865 y el segundo en 1869-1875. En sus dos mandatos resaltan obras de gran importancia, como la creación de la constitución a la que se le denominó <<Carta de la Esclavitud>>; la idealización y trazo de una red vial y ferroviaria para el país que una las dos regiones de

la Costa y la Sierra; reformas en la enseñanza pública en base a una educación religiosa; y otras obras que incluyan al país en un proceso de modernización, el cual se estuvo desarrollando en otros países de América.

Fue asesinado frente al Palacio Presidencial el 6 de agosto de 1875, luego de haber ganado las elecciones por tercera vez y antes de ser posesionado el 30 de agosto del mismo año (Biografías y Vidas, 2004).

ANTONIO BORRERO Y CORTÁZAR



Nacimiento y muerte: Cuenca, 28 de Octubre de 1827 – Charasol, 9 de Octubre de 1911.

Político y escritor ecuatoriano.

Periodo Presidencial: 1875 – 1876.

Primer ecuatoriano miembro de la Real Academia de la Lengua. En su corto periodo presidencial, se destaca su gran lucha por la libertad de expresión; la idealización de un ferrocarril para las zonas australes. Esta idea no se llevó a efecto sino años más tarde. Se destaca la importancia que dio para el Austro se comunicara con el resto del país. Su Periodo presidencial concluyó cuando el General

Ignacio de Veintimilla dio un golpe de Estado en 1876 convirtiéndolo en un exiliado hasta 1883 cuando regresó al país. Falleció en su hacienda ubicada en Charasol (Pérez, S/A).





LUIS CORDERO

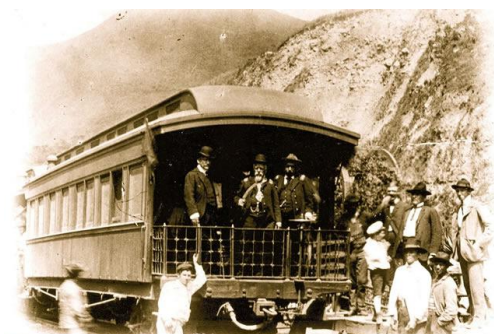


Nacimiento y muerte: Déleg, 1833 - Cuenca, 1912

Político y escritor ecuatoriano.

Realizó sus primeros estudios en colegios locales y luego pasó al seminario diocesano. Se graduó como Doctor en Derecho en la Universidad de Quito en 1865. La personalidad de Luis Cordero Crespo excedió el ámbito de la acción política, ya que desde joven fue un hombre inclinado hacia las letras. Maestro y rector de la Universidad de Cuenca. Miembro de la Academia de la Lengua. Como hombre público, fue jefe político de Cuenca (1875), miembro del Gobierno Provisorio de Quito (1883), presidente del Senado y Senador (1885 y 1892) y Ministro plenipotenciario en Chile (1910). Ejerció el cargo de presidente de la República entre 1892 y 1895, sucedió al Presidente Antonio Flores Jijón (Biografías y Vidas, 2004).

ELOY ALFARO



Nacimiento y muerte: Montecristi, 1842 - Quito, 1912.

Militar y político ecuatoriano, máximo representante del liberalismo radical. Presidente de la República del Ecuador en dos períodos, 1895-1901 y 1906-1911.

En su gobierno, fue una etapa de consolidación del Estado Nacional y de un inicio de la vigencia de un proyecto nacional mestizo. Esto supuso, por una parte, un programa orientado a la integración económica de las regiones naturales mediante obras como el ferrocarril Guayaquil-Quito. Por otra parte, el proyecto liberal trajo también la mayor transformación político-ideológica en la historia del país. En su segundo periodo presidencial se da por concluida la construcción del ferrocarril del Sur, uniéndose así la Sierra y la Costa (Ayala Mora, 2008).





ROBERTO CRESPO ORDOÑEZ



Nacimiento y muerte: Cuenca, 1887- 3 de Marzo de 1963. Representante universitario del Azuay en los Congresos Estudiantiles, Docente e Ilustre hombre (Diario El Mercurio, 1963).

Literato, Industrial Financista, Historiador, Presidente de la Cámara de Comercio de Cuenca, Gerente del Banco del Azuay, Presidente del Centro de Estudios Históricos y Geográficos de Cuenca, Gerente de la Compañía Constructora del Azuay fundado con el propósito de realizar las obras del Ferrocarril a Cuenca, tramo Tipococha –El

Tambo, Interventor Fiscal de la Empresa Guayaquil & Quito Railway Co.

Con los documentos generados en este cargo compuso el libro Historia del Ferrocarril del Sur. Impulsó la actividad agrícola en la región cuencana. Estableció la Fábrica de baldosas Rocafuerte. Mantenedor de la Fiesta de la Lira (Arteaga, 2010).

Miembro Titular de la Casa de la Cultura Núcleo del Azuay. Hombre de Civismo.

Cargos Administrativos:

Ejerció el cargo de Gobernador del Azuay.

REMIGIO CRESPO TORAL



Nacimiento y muerte: Cuenca, 1860-1939.

Escritor ecuatoriano. Fue discípulo privado de monseñor González Suárez y se doctoró en Derecho en 1886. Fundó la Academia de Derecho Público en 1879, bajo la dirección de Matovelle y el semanario El Correo del Azuay en 1881 (CCG, S/A).

Diputado de la Convención Nacional (1883). Presidente del Congreso en 1888, desempeñó después diversos cargos diplomáticos en América y Europa (Biografías y Vidas, 2004).

Fue miembro de la Academia de la Lengua y participó en la política como miembro en varias oportunidades, de la Cámara de Diputados y del Congreso. Fue rector de la Universidad de Cuenca y miembro del Tribunal de La Haya (CCG, S/A).

Designado como vocal de la Junta Administrativa del Ferrocarril en 1940, y Vicepresidente del Banco del Azuay.





ENRIQUE ARÍZAGA TORAL



Nacimiento y muerte: Cuenca, 30 de Noviembre de 1903 - 30 abril de 1985.

Presidente del Consejo Cantonal de Cuenca (1928); Gobernador del Azuay (1934). Diputado por el Azuay (1939).

Presidente de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe-Cuenca (1940-1944).

Ministro del Tesoro (hoy Finanzas) (1945-1947).

Alcalde de Cuenca periodo (1 dic. 1947-1949 y de 1 dic. 1949-1951).

Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la Santa Sede para la canonización de Santa Mariana de Jesús (1950); Senador por el Azuay (1952) (1956) (1960); Vicepresidente del Senado; Vocal de la Junta Monetaria y Presidente de la misma.

Miembro de la Representación Ecuatoriana a la Conferencia de Petrópolis (Brasil) en donde fue uno de los promotores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (1954),

Promovió la creación de la Junta Nacional de Planificación Económica.

Presidente del Centro de Reconversión Económica del Azuay, Cañar y Morona Santiago (CREA) desde 1958 por 17 años.

Ministro de Fomento (1961-1962). Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la Santa Sede (1967-1968). Miembro del Tribunal Supremo del Referéndum Constitucional.

Presidente de la Financiera del Austro.

CONDECORACIONES:

Orden de San Gregorio

Orden de Isabel La Católica

Orden de Boyacá

Orden nacional de Mérito

(Concejo Cantonal de Cuenca, 1985)

JAROSLAV V. JIZBA

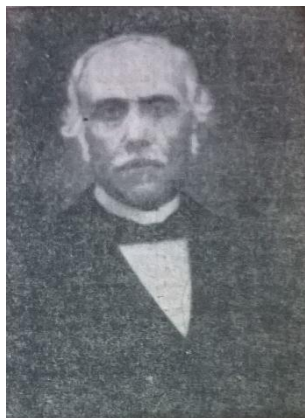
Nacionalidad checoslovaco.

Contratado por la Junta de Mejoras y Obras Públicas; estudió la línea del ferrocarril Sibambe – Cuenca, estableciendo la variante Santa Rosa, Tipococha, Bayo Cruz, San Antonio. Ingeniero Consultor e Ingeniero Técnico del Ferrocarril Austral.





BENIGNO MALO CRESPO



Nacimiento en la ciudad de Cuenca.

Topógrafo graduado en la Escuela de Ingenieros de Minas de la Universidad de Cuenca (Roldán, S/A).

Jefe de Estudios del ferrocarril Sibambe-Cuenca, contratado por la Junta de Mejoras y Obras Públicas en 1924, trabajó con la Casa Orenstein Koppel. Sus estudios fueron los que se tomaron en consideración para la construcción del ferrocarril en el tramo Azogues – Cuenca.

MIGUEL ÁNGEL ESTRELLA ARÉVALO



Nacimiento y muerte: Cuenca 18 de octubre de 1903-
Baltimore –Estados Unidos 15 de julio de 1964.

Profesional ingeniero y militar de carrera, se graduó de subteniente en Quito y ascendió por servicios y méritos hasta el grado de Coronel.

En 1941 dirigió los combates de Porotillos y Uzhcurrumi, en la época de la invasión peruana a la Provincia de El Oro; en esas acciones de armas en defensa de la Patria y de la integridad territorial demostró sus cualidades de estratega, reconociéndosele su condición de héroe.

Fue Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.
Director del Instituto Geográfico Militar.

Subsecretario del Ministerio de Defensa.

Director General de Comunicaciones.

Jefe de Zona en Guayaquil.

Comandante Superior del Ejército y Jefe de Estado Mayor General del Ejército.

Director de la Academia de Ingenieros Militares.

En 1950 asistió como presidente de la Delegación Ecuatoriana a la V Asamblea de Geografía e Historia, reunida en Santiago de Chile.

En la vida civil fue Director de las Fuerzas Independientes de Izquierda, movimiento que lo llevó a la Alcaldía y a la Diputación (1 dic. 1953-11 nov. 1955). Se retiró (obligado por el régimen Velasquista) en 1952.

Perteneció a varias instituciones científicas y culturales de Cuenca, el Ecuador y América.

Donó su Biblioteca Personal a la Biblioteca Municipal de Cuenca. (Concejo Cantonal de Cuenca, 1985)





CNEL. CARLOS CASTRO CORNEJO



Nacionalidad ecuatoriano.

Ingeniero y Coronel de carrera militar.

Presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante el periodo presidencial de la Junta Militar administrada por el Contralmirante Ramón Castro Jijón. Fue el encargado de entregar la obra del ramal del “Ferrocarril Austral”. Presidió la inauguración el día 6 de marzo del mismo año, así también recibió una medalla de condecoración por el mérito alcanzado con la culminación de la obra (Empresa de Ferrocarriles, 1965).

ING. HECTOR REMACHE

Nacionalidad ecuatoriano.

Fue el Ingeniero Divisional responsable de terminar en el menor tiempo posible el tramo de Azogues a Cuenca.

“El señor Ing. Remache, cumpliendo con las disposiciones de la superioridad, cumpliendo con el anhelo, cumpliendo con el deseo, cumpliendo con el interés del señor Presidente de la Empresa de los Ferrocarriles, ha puesto en juego toda su inteligencia de que es capaz, toda su buena voluntad, todo su esmero y ese esmero y esa buena voluntad lo hemos visto cristalizado ya en la terminación del ramal que corresponde de Azogues a Cuenca, un trabajo eficiente” (Empresa de Ferrocarriles, 1965)

El día de la inauguración oficial se le otorgó una medalla en reconocimiento de su trabajo realizado.





CESAR HUMBERTO CUADRADO BERMEO



Lugar de nacimiento: Chunchi.

Radicación: Cuenca

Cargo que desempeñó: Maquinista.

Fue uno de los miembros de la primera tripulación que llegó a Cuenca el 6 de marzo de 1965. Laboró 28 años dentro de la Empresa; se inició como Mecánico, luego Fogonero y Maquinista de Patio. Al ser uno de los primeros maquinistas, se convirtió en el maestro de sus sucesores. Trabajó en el ramal del Sur y posteriormente luego de su inauguración en el ferrocarril Sibambe – Cuenca.

Es uno de los últimos maquinistas que fueron los primeros en pertenecer a la Empresa; hoy en día pertenece a la Hermandad de Jubilados de Cuenca.

JORGE HUGO GAVILANES



Lugar de nacimiento: Cañar.

Muerte: En un accidente ferroviario en Santa Rosa.

Cargo que desempeñó: Profesor, Maquinista y Cantante.

Fue uno de los miembros de la primera tripulación que llegó a Cuenca el 6 de marzo de 1965 en la locomotora

Nº 17. Alumno del Maquinista Cesar Cuadrado.

LUIS ANTONIO ANDRADE MÉNDEZ



Lugar de nacimiento: Pueblo de Chunchi.

Muerte: Ciudad de Azogues.

Cargo que desempeñó: Maquinista.

Empezó a trabajar en los ferrocarriles a los 16 años como carbonero en Sibambe.

Fundador y Director del Comité Auxiliar Ferroviario de Azogues. Gestionó labores para obtener los terrenos conjuntos a la Estación de Azogues, para hacer de ellos las residencias de los ferroviarios que no tenían una casa. Por todas sus acciones en bien de los ferroviarios, recibió un merecido homenaje por parte de sus compañeros del ferrocarril en la ciudad de Azogues.





LUIS ROMERO ANDRADE



Radicación: Cuenca

Cargo que desempeñó: Maquinista

Ex – trabajador ferroviario del ramal Sibambe-Cuenca.

Comenzó trabajando en los talleres mecánicos hasta ascender a maquinista. Trabajó por más de 25 años.

Actualmente es un jubilado y es parte de la hermandad de Ferroviarios de Cuenca.

GONZÁLO MOLINA



Lugar de nacimiento: Pueblo de Chunchi.

Radicación: Cuenca

Laboró como Jefe de Patio.

Trabajo en la Empresa de los Ferrocarriles por más de 25 años, trabajó también en el Ramal Sibambe-Cuenca.

Permaneció en la estación de la “Nariz del Diablo” donde terminó por jubilarse.

Actualmente es parte de la hermandad de Ferroviarios en la ciudad de Cuenca.

JUAN ORTÍZ



Lugar de nacimiento: Pueblo del Tambo.

Radicación: Cuenca

Trabajó por más de 20 años en la Empresa de los Ferrocarriles, en la zona austral.

Inició como peón hasta llegar a su última función como brequero.

Actualmente es un jubilado y pertenece a la Hermandad de Ferroviarios de Cuenca.

SEGUNDO JULIO BARZALLO



Lugar de nacimiento: Pueblo de Chunchi.

Radicación: Azogues

Se inició dentro de la Empresa como ayudante mecánico hasta ascender a Maquinista.

Trabajó en el ramal del Sur, también tuvo la oportunidad de trabajar en el ferrocarril Quito – Ibarra San Lorenzo.

Tiene conocimientos de manejo de locomotoras a vapor y diésel – eléctrica.

Fue subdirector de la Hermandad Ferroviaria en Azogues.

En la actualidad pertenece a la hermandad ferroviaria en Azogues.

LUIS ANDRADE QUINTANILLA



Lugar de nacimiento: Pueblo de Chunchi.

Radicación: Azogues

Ocupación: Maquinista ferroviario.

Inició en calidad de Fogonero, ingresó a la empresa por iniciativa propia a la edad de 16 años, luego se convirtió en ayudante de su padre Luis Andrade Méndez. Cerca de su jubilación trabajó en el ramal

Sibambe – Cuenca en la locomotora N° 14.

JORGE BERNAL BERNAL



Lugar de Nacimiento: Tambo - Provincia del Cañar.

Residencia: Cuenca

Ocupación: Conductor

Inició como peón de vía hasta llegar a ser maquinista.

Llevó 30 años trabajando en el ferrocarril dentro de la Empresa. Actualmente es dirigente del Comité Auxiliar de la Hermandad de Ferroviarios en la ciudad de Cuenca; se encarga de hacer gestiones en cuanto a las pensiones de sus compañeros jubilados.



FLAVIO BERNAL BERNAL



Lugar de nacimiento: Tambo -Provincia del Cañar.

Radicación: Cuenca

Ocupación: Telegrafista y Jefe de Estación del ferrocarril Sibambe - Cuenca

Laboró en la estación de Chunchi pero luego su trabajo fue en la Estación Miguel Ángel Estrella.

Trabajó por largo tiempo y terminó ocupando el puesto de superintendente en el tramo Sibambe-Cuenca. En la actualidad es parte de la Hermandad de Ferroviarios en la ciudad de Cuenca y está a cargo de la Secretaría de la misma.

ARTURO GONZALEZ

Lugar de nacimiento: Biblián – Provincia de Cañar.

Radicación: Azogues

Ocupación: Capataz sobre-estante

Trabajo durante 10 años en la Empresa de Ferrocarriles, como sobre estante trabajó en el ramal del Sur, luego le transfirieron al ramal Austral, donde daba mantenimiento conjuntamente a su cuadrilla la vía férrea de Charasol a Javier Loyola, donde era capataz sobre-estante, consigo lleva gratos e inolvidables recuerdos.

BERENICE HUGO GAVILANES



Lugar de nacimiento: Cantón Cañar.

Radicación: Cuenca

Ex – profesora en Cañar y Sibambe, cantante aficionada del Dúo “Él y Ella”, poeta.

Cuando trabajó como profesora tuvo la oportunidad de relacionarse y conocer a las personas de la Empresa Ferroviaria y de Sibambe.

Proviene de familia ferroviaria, hermana del ex – maquinista Jorge Hugo Gavilanes (+).





GUIDO JARAMILLO GARCÉS



Lugar de Nacimiento: Quito

Residencia: Quito

Técnico Mecánico en los talleres de Chimbacalle

Laboró en la Empresa de Ferrocarriles por más de 30 años, desde 1955 hasta 1985. Tiene una larga trayectoria e innumerables experiencias y anécdotas vividas dentro de la Empresa. Actualmente es el

Presidente del Comité Central de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador.

LUIS EDUARDO ORTEGA



Lugar de nacimiento: Quito

Radica: Quito

Motorista jubilado de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.

Fue testigo de la inauguración del Ferrocarril del tramo Cuenca-Azogues, ya que en aquel tiempo estaba a cargo del autoferro que llegó para la ceremonia oficial. Guarda en su memoria grandes anécdotas, tuvo la oportunidad de conocer al ex Presidente Carlos Julio Arosemena cuando

iba en autoferro desde Quito a Guayaquil.

FÉLIX JARAMILLO GARCÉS



Lugar de nacimiento: Quito

Residencia: Quito

Maquinista Jubilado.

Laboró hasta el año de 1983 donde llegó a tener una larga experiencia tanto en maniobrar máquinas de vapor como también las máquinas de diésel - eléctricas.

Hoy en día es parte de la hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador en Quito.





CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE VÍA

Este departamento se encargaba de dar mantenimiento a la vía para que los trenes y autoferros recorran sin ningún problema, dentro de este departamento se distingues los siguientes cargos:

Las Cuadrillas: Son un grupo de trabajadores de entre nueve y diez personas, se ubican cada 10 kilómetros y su lugar de descanso son unos campamentos temporales contruidos por ellos mismo. Una cuadrilla está constituida por:

- **Capataz – Sobre-estante:** Era el jefe de la cuadrilla, quién destinaba las actividades a sus compañeros sobre-estantes.
- **Peones:** Encargados de arreglar las rieles; cambio de durmientes; limpieza de escombros o materiales que puedan causar un descarrilamiento; con la ayuda de herramientas como: barretas, picos, lampas, llaves mecánicas, martillos y linternas. Se encuentran seis o siete peones.
- **Banderero:** Se encarga de colocar unas banderas, de diferentes colores sobre la línea con el fin de que el tren o autoferro reduzca la velocidad a tiempo y tenga precaución. Por lo general son dos bandereros.
- **Sobre-estante:** Se desplazaban en carro de mano llevando hasta quince durmientes de guayacán, mangle o eucalipto, es una cuadrilla de nueve integrantes.

TRIPULACIÓN DE CARRERA

Los miembros de la tripulación de carrera se encargaban directamente del tráfico ferroviario.

Jefe de Conducción: Es el miembro principal de la tripulación, es el que dirigía el tren en conjunto y quien administra y autoriza el movimiento del tren y vagones de carga. Se encargaba de la alerta, de la estabilidad en el desplazamiento, de la comunicación telefónica entre puntos de apoyo como estaciones y cruces, compras y coordinación.





Maquinista: Era el Jefe del convoy y quien manejaba la locomotora de estación a estación según órdenes y rumbos.

Motorista: Era el conductor del autoferro

Fogonero: Se encargaba de encender el fuego y mantener la presión del vapor de la caldera, a veces hacía el trabajo de arenero, auxiliar del maquinista que se encargaba asistirlo en todo lo que requería, además de mantener limpio los calderos.

Brequero: Su trabajo lo realiza sobre la cubierta del tren. Cuando son más de cuatro coches se llevan 3 brequeros, un delantero, medio y cola. Coordinaban en el desplazamiento la velocidad cuando se bajaba en pendiente, controlaban los frenos del tren con una pala y una cadena. Se encargaban también a veces en la tracción rueda – riel, areneros, ayudantes en los descarrilamientos y otros

Arenero: Era quien se encargaba de poner arena en las rieles para que la máquina no patinara sobretodo en pendientes, donde las ruedas necesitaban de mayor adherencia a las rieles. Los areneros se situaban a los costados de la parte delantera de la locomotora.

La Empresa realizaba continuamente talleres de capacitación para los distintos cargos, en los cuales los miembros de la empresa podían ir ascendiendo en sus oficios.

OFICINAS DE SERVICIO PÚBLICO

Dentro de estas oficinas se encontraban:

Secretarias: Encargadas en la venta de boletos en la estación, como también para la atención de las personas en la oficinas que tenía la Empresa en la estación y otros sitios de la ciudad.

Telefonistas: Atención al público en las oficinas de telefonía.

Telegrafistas: Encargados de las comunicaciones de la estación a través de telegramas (utilizando el alfabeto morse) a los trenes para alertar sobre la ruta a seguir, cruces, paradas, encuentros con otros trenes, con el fin de evitar cualquier tipo de accidentes.





Bodeguero Embarcador: Recibía los productos de la sierra para enviar a la costa como papas, maíz, habas, morochos y harinas de diversas clases y viceversa, recibiendo los productos de la costa para repartir a la sierra según los diversos pedidos de los comisariatos de esa época.

Llamador: Era quien convocaba en las terminales, se comunicaba de boca a boca entre el personal y con llamadas telefónicas hacia la otra terminal.

Imprenta: Sitio destinado a la impresión de boletos para el público.

TALLERES DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA

Jefe de Patio: Era quien movía la máquina y se encargaba de vigilar que la máquina estuviese en buen estado para realizar sus viajes.

Ayudante Mecánico: Daba mantenimiento a las máquinas.

Estas definiciones de los cargos dentro de la Empresa del Ferrocarril, se ha recopilado en base a las entrevistas realizadas a los propios trabajadores ex - ferroviarios y a la información pública expuesta en el Archivo de la antigua Estación Ferroviaria de Azogues.

COMITÉ AUXILIAR DE LA HERMANDAD DE JUBILADOS FERROVIARIOS

CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE LA HERMANDAD FERROVIARIA

El Sindicato Ferroviario Ecuatoriano se formó en 1922 a raíz de muerte de los sindicalistas, una parte de ellos eran ferroviarios de Guayaquil y otros obreros, esta masacre sucedió durante el gobierno de José Luis Tamayo. Desde 1930 surgen los primeros jubilados de la Empresa de Ferrocarriles, quienes eran los que dieron la bienvenida al ferrocarril en Quito por primera vez. La hermandad de ferroviarios jubilados nace como tal a partir de 1952, con los recientes jubilados del Ferrocarril Guayaquil-Quito. Desde entonces el comité viene funcionando hasta la actualidad.

En cada ciudad por donde antiguamente funcionó la vía férrea existe una hermandad, siendo alrededor de 10 comités que incorporaron a los trabajadores ferroviarios de los distintos pueblos y ciudades como: Guayaquil, Durán, Bucay, Chunchi, Azogues, Cuenca, Riobamba, Ambato, Quito e Ibarra.





El Comité Central de la Hermandad de Jubilados del Ecuador ubicado en Quito está presidido por el Sr. Guido Jaramillo Garcés en la actualidad. <<Los comités trabajan en conjunto para que el tren no quede solo en memorias del pasado, sino para que se vuelva nuevamente parte fundamental del país como un atractivo turístico con su valor histórico, que no debe quedar únicamente en nostalgia sino reactivarse explotando nuevamente el servicio, de unión e integración entre los pueblos>> (Salgado, 2010).

EL COMITÉ AUXILIAR DE LA HERMANDAD EN CUENCA

La hermandad en la ciudad de Cuenca está ubicada en la antigua estación de “Gapal”, en una de las oficinas que funcionaban en épocas en las que el ferrocarril Austral brindaba su servicio. Integrada por aproximadamente 50 personas. Se encuentra dirigida por el Sr. Jorge Bernal B. Los miembros de esta hermandad como en las otras hermandades del Ecuador, están formadas por los jubilados, viudas y demás parientes de los ferroviarios en caso de que estos hayan fallecido.

Varias son las razones por las cuales la hermandad de Cuenca aún prevalece; permanentemente existen problemas con respecto los pagos de pensiones y constantes conflictos con el Seguro Social para con los ex – ferroviarios. Es por todo ello que el presidente de este comité se ve en la necesidad de realizar las correspondientes gestiones para facilitar los servicios y pagos a sus compañeros.

Dentro de la hermandad también se mantiene la esencia ferroviaria, muchas de las ocasiones sus reuniones sirven para recordar muchas anécdotas y vivencias durante su transcurso en el ferrocarril. Las reuniones mensuales también sirven para homenajear a algún compañero por sus realizaciones o para festejar días especiales como Navidad, carnaval y otros.

Mediante el comité de Cuenca se busca realizar las gestiones pertinentes para que se tomen cartas sobre la urgente necesidad de rescatar la “Estación Terminal de Gapal”, por medio de llamados y la intervención del Comité Central de Jubilados a la Gerencia General de los Ferrocarriles para que realice un proyecto de rehabilitación a estas instalaciones. De esta forma evitar dejar en el olvido por más tiempo la importancia histórica que alguna vez tuvo la Estación Miguel Ángel Estrella Arévalo para la ciudad de Cuenca.





ANÉCDOTAS Y DATOS CURIOSOS DEL FERROCARRIL

Cesar Cuadrado

Mis viajes en el ferrocarril

Recuerdo cuando hubo la invasión del Perú, yo traje los tanqueros, el personal del ejército, con los cañones para que se aproximaran a la frontera.

Yo era uno de los primeros maquinistas y fui uno de los primeros que llegamos a la inauguración aquí en Cuenca, entre 3 compañeros: Wilson Ibarra, Marco Idrovo y mi persona en 3 locomotoras.

Accidente Con La Máquina

Mi finado tío me enseñó a manejar la máquina, él también era maquinista. Él ya murió y yo le reemplazó. Él vivía en la Nariz del Diablo, él se llamaba Tarquino Bermeo, hermano de mi madre. Él muere porque en el Km 2, a las 6 de la mañana que salía se hundió la línea y se viró la máquina y él murió atropellado, quedó con los pies envueltos en la casilla de la máquina.



Fotografía N°

Muerte de Tarquino Bermeo, en el Km 2

Fuente: Álbum Familiar de Cesar Cuadrado

Pérdida del Reloj de oro

Estaba viniendo de Sibambe, en el Km 28 donde cogía el agua para la máquina, el tanque estaba al filo de una quebrada; había que poner a la máquina en posición para que tome el agua; entonces cojo la palanca para ponerle en el tanque, recuerdo que yo tenía el reloj en el overol, y justo en ese momento se engargantó en la palanca y se fue el reloj a la quebrada ¡Fin, ahí se quedó!





Si yo no arrancaba el reloj de mi bolsillo la palanca me halaba.

Incendio de la Gerencia del Ferrocarril

En Sibambe estaba ubicada la Gerencia del Ferrocarril, era de madera, allí había un depósito de gas, aceite, lubricadoras, piscina, club, bodegas del ferrocarril para el combustible, víveres; un día se incendió por el descuido de unos compañeros que se quedaron ahí y quedó en cenizas. Cuando me fui, ya no hubo nada (Cuadrado, 2015).

Berenice Hugo

La trágica muerte de Jorge Hugo

Para mí fue lo más amargo; yo había perdido a mi primer hijo varón; a mí me gustaba mucho la música; pero por el dolor por el que estaba pasando, yo guarde mi acordeón y mi guitarra, no quería escuchar música y para mí la música murió. Un día sábado era las tres de la tarde que llegó mi hermano y me dice “oye flaca, vos que ganas con hacer este silencio, tanto tiempo que no hemos tocado, saca la guitarra, el acordeón; y toda la familia apoyaba y decía: sí que saque, que saque; y entonces saqué la guitarra con el acordeón y pasamos una tarde linda; pero mi hermano se tuvo que despedir para bajar nuevamente a la estación y me dice: veras, yo vengo el próximo sábado a las tres en punto he de estar aquí por favor espérame con los instrumentos listos”

Entonces llegó sábado y yo en todo lo que tenía que hacer estuve esperándole y ya era las 3 de la tarde, 3 y media, las 4; hasta que llegaron unos chicos más o menos 4:30 de la tarde, eran de la familia ferroviaria ¡y subió las gradas rápidamente de 2 en 2 y me dice: Doña Berenice su Hermano Jorge está muerto! Pero así de golpe, - -había explotado el tren - ¡Si ese día no me morí!

Él me sacó del encierro en el que yo vivía a raíz de la muerte de mi hijo. Un mes antes de que el muera se ganó un disco de oro, en un festival de la canción nacional ¡Porque tenía una voz! ¡Hermosa! Él Tocaba y cantaba.

Cuando él muere tenía 40 años, era casado y dejó seis hijos en la orfandad. A los cadáveres del lugar del accidente les habían llevado a Chunchi, ahí les pusieron en las cajas, fuimos con la familia a verle. Cuando veníamos, junto al féretro de él venía un Señor abrazado y arrodillado junto al féretro, estaba llora y llora todo el camino ¡todo el





camino! Cuando ya llegamos acá a las cinco de la mañana más o menos; mi Hermano Víctor me dijo que le atendiera al Señor que vino junto al féretro; buscamos a ese señor, se hizo ojo de hormiga, hasta el día de hoy nunca le volví a ver; no sabía cómo se llamaba, ni de dónde era, hasta que empecé a averiguar sobre él.

Este Señor, había tenido una historia bien dolorosa, era del Tambo. Había tenido un accidente, no sé como pero él había matado a una persona, estaba con una orden de captura y él vivía en Chunchi huido porque ya no podía vivir en el Tambo; el Josecito le ha conocido desde antes y dicen que este señor le había rogado a mi hermano que le trajera escondido para ¡poder ver a la familia! Entonces, habían hecho un plan que cuando él saliera a Cuenca le pitara, pero un pito que sólo los dos conocían, entonces desde lejos dicen que mi hermano venía pitando y entonces este señor salía desde la escondite a otro escondite a orillas de la vía, entonces mi hermano sabía dónde está, paraba el tren un ratito hasta que él se suba y le traía hasta el Tambo para que vea a la familia y así mismo le llevaba al regreso hasta el lugar donde le recogió, eso dicen que era siquiera dos veces a la semana; entonces claro, el Señor que lloraba en el camino era él; cuando llega acá a la casa obvio huyó por el problema que tenía y hasta el día de hoy no sé cómo se llama.

Cualquier detalle de tren a mí me trae muchos recuerdos lindos y los últimos muy amargos (Hugo, 2014).

Sofía Quizhpe

La Caja Ronca...

Recuerdo, que cuando llegó el ferrocarril pues como nadie oíamos nunca ningún ruido, una madrugada mi mamá ha estado bien asustada, oyendo un ruido: tracack, tracack, tracack, tracack; como nosotros dormíamos con mi mamá, nos mueve para que despertemos, ya me mueve a mí, ya le mueve a mi hermana- como antes han sabido hablar de diablos, de cajas roncadas, que lleva el carro de fuego a los ricos no sé qué; y mi mamá asustada ha estado suponiendo que eso ha de ser. Decían ¡la caja ronca!, así le habían contado a ella que sonaba. Nosotros nos asustamos y mi mamá se puso a rezar unos cuantos rosarios, y nada, mi mamá se asustaba porque ya parece que se imaginaba que venía directamente a nosotros, bien asustada, hasta nos hacía asustar a nosotras también. Cuando en una de esas, pita el tren, con alivio y consuelo mi mamá se da en cuenta que era el pito del tren. Se dio en cuenta que no era ninguna





cosa del diablo sino era la máquina. El susto nos llevó más de una hora en silencio y rezando, recuerdo que era entre las 3 o 4 de la mañana; y en esas épocas no había ni luz por Gapal.

Mi mamá mucho tiempo atrás había visto y usado el ferrocarril desde el Tambo a la Costa y, también había escuchado como pita, por eso esa madrugada supo identificar ese pitido. Supongo que el sonido se escuchaba tan claro ya que había solo arboles por la zona y eso llevo a que se escuche con más precisión el ruido que hacía la máquina a vapor (Quizhpe, 2015).

Julio Barzallo

Fiestas de los toros en Huigra

Recuerdo que para las fiestas de los toros en Huigra; mi amigo el Teniente Político era el organizador de la fiesta, él me dice: he hablado con el despachador para que Ud. me remolque un vagoncito más, el vagón estaba listo con caña guadua para hacer el cerramiento de los toros en Huigra – nosotros tenemos una capacidad de arrastre, pero cuando el maquinista tiene su experiencia y sabe cómo lo hace, puede agregar un vagón más de acuerdo al peso – entonces le dije: voy hablar con el despachador, el despachador me dijo: que si le agrego un vagón más quedaba a mi responsabilidad que llegue con el convoy hasta Huigra; entonces le agregué; mientras tanto en Huigra han estado esperando el convoy con la caña, porque los toros ya estaban, ahí solo necesitaban hacer el cerramiento; entonces llegamos sin problema y todo Huigra me agradeció.

Recuerdo de las primeras llegadas a Cuenca

Cuando llegaba con el tren a Cuenca, lo tenía bien limpiecito y arregladito. Me acuerdo de una familia Matute, el esposo también había sido ferroviario, que agradable fue ver que la señora viniera trayendo un ramito de flores para entregar al maquinista, fue muy muy bonito, muy interesante. Las llegadas a Cuenca siempre eran espectaculares, todos esperaban ver el tren, la gente se amontonaba. Cerca de llegar a la estación el maquinista pitaba, echaba agua, vapor, humo; y el ruido era fabuloso ¡Toda la gente se emocionaba de ver como los pistones entraban y salían de las ruedas!

(Barzallo, 2015)





Luis Andrade

Grabación de una película en el Puente de Guangarcucho

Recuerdo que llegó a Gapal una empresa de cine, iban a filmar una película para lo cual habían contratado un tren; los tripulantes nos dicen: Uds. Tienen que ponerse a las órdenes de esos gringos, ellos van hacer una película y está alquilado el tren para 3 días. Entonces el gringo (director de la película) me dice: “Tu ser maquinista, pon humo en locomotora, ya cuando llegues al puente de hierro vas a encontrar un obstáculo, entonces ahí pita, echa humo y pasa no más, avisa a tu fogonero que te haga acuerdo” y yo me olvidé de avisar a mi fogonero. Entonces ya estábamos cerca del puente y mi fogonero en apuro de avisarme a mí me dice: “¡Pare Don Lucho, pare!” yo le digo: no tranquilo; él me dice: algo está en el puente y está brillando ha sido un espejo grandote y han estado trepados encima un gringo con una filmadora y otro gringo iba en la máquina y otros dos abajo con la filmadora; mi fogonero estaba nervioso y yo le digo que vamos a salir en la película y paso el puente con el convoy y “¡chilin!”. Ha sido un truco en el espejo, después él nos hace ver la grabación y ahí ve como si se hubieran chocado dos trenes y se despedazaban (Andrade, 2015).

Arturo González

Lo que provocó unos tragos...

Yo cuando ya era capataz sobre-estante me dedique a la borrachera; me acuerdo que llega un compañero y me dice: maestro vamos donde la Señora Marina (Dueña de un pequeño negocio, ubicada junto al margen de la línea férrea) a curar el chuchaqui. Allí con una “chica” (trago Zhumir pequeña) y una cola - eso para nueve, eso no era nada - después otro ya aparece con una grande y otro también otra grande. Tengo para recordar toda mi vida.

Teníamos que encontrarnos a las 10 de la mañana en Charasol con unos jefes y un Ingeniero de Riobamba, justo en ese sector había un desperfecto de la línea. Nosotros nos olvidamos de ir a encontrarnos con el jefe; nosotros estábamos escuchando la música de Claudio Vallejo haciendo la fiesta. Los jefes han estado esperando hasta las doce y nosotros con el carro de mano tomando en media línea con las herramientas y todo, y sin bandera. Uno de ellos, el banderero ha estado





afuera y ha hecho de cabecera el riel y se ha puesto a dormir borracho; y por suerte se vota a la cuneta cuando venía el autoferro y solo fue golpeando el carro de mano que estaba con las herramientas y las ollas botadas, y los señores sobre-estantes sonsoliando salen a ver qué pasó.

El Ingeniero Guevara me dice: Está bien Señor Gonzáles, está bien, teníamos que encontrarnos a las diez de la mañana en Charasol y Ud. está pegándose los tequilas, siga no más.

Pasó dos, tres días y llegó un telegrama que decía: julano de tal, castigado a Casiguana (pueblo ubicado más allá de Huigra). Allá me mandaron a trabajar porque era el jefe, a los otros les descontaron el diez por ciento.

Entonces me voy a trabajar allí, triste, triste, y allí habían solo monos (Refiriéndose a la gente costeña) ¡Que van a obedecer a un pobre serrano! Había ocasiones que salíamos a las siete de la mañana al trabajo - otros borrachos han sido esos también- ellos ya compraban su litro de trago, su galón y se ponían a tomar; salía el “mixto” a las dos de la tarde, se montaban allí y se iban a la casa en Huigra; allí me dejaban botando las herramientas con los carros de mano; yo sabía estar saliendo solito llevado los carros de mano. Ha sido en esa parte un desierto, habían moscos y sancudos; me arrepentí de haber estado tomando aquel día.

Entonces allí me encuentro a los tres o cuatro días al ingeniero Guevara que ha salido al recorrido, y me pregunta que si estoy enseñado ahí; yo le digo: que voy a enseñarme en este desierto con moscos, puro arenilla. Entonces le pedí que me saque de ese lugar, no me enseñaba, además los trabajadores eran resabiados y el clima era malo también; me dice no se preocupe le voy a pasar a Chunchi, a los dos meses me sacaron de ese lugar.

Con los vicios también viene una experiencia y se aprende algo de la vida también... (González, 2015)





CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Al culminar de esta investigación, los objetivos planteados han sido cumplidos a cabalidad, pues se ha logrado elaborar un documento histórico y etnográfico sobre el ferrocarril austral. Ramal que con muchos antagonismos fue concluido y denominado con justa razón el “Ferrocarril más difícil y costoso del país”.

Luego de haber hecho el estudio y análisis pertinente sobre la historia del ferrocarril Austral, concluimos que:

- La presencia del ferrocarril en el Ecuador, fue un eje para la integración de los pueblos. Inicialmente brindó grandes servicios de conexión y progreso económico debido a falta de inversión en un sistema vial adecuado; pero para los años 30 y 40 se dio un desarrollo notable de las carreteras y el transporte, esto evitó que el ferrocarril fuera un medio indispensable para años posteriores.
- El ferrocarril en la Costa fue un factor decisivo para el cambio político y económico, la política liberal que regía al país en aquella época al culminar la obra ferroviaria favoreció a los exportadores costeros que desplazaron a los terratenientes de la sierra.
- El desinterés de los partidos políticos por concluir el ramal Austral, retrasó la obra y el tiempo de espera se alargó por 20 años más, lo que llevó a un asincronismo del desarrollo de los medios de transporte en la Cuenca. Pues para los años 60 el carro y el avión habían suplido la necesidad de tener un ferrocarril.
- Los pueblos por donde atravesó el ferrocarril crearon una cultura ferroviaria, tal es el caso de Huigra y Alausí; sin embargo no se puede decir lo mismo de Azogues y Cuenca, que a pesar de su gran anhelo y fuertes inversiones económicas, hoy injustamente está abandonado y





olvidado. A esto hay que agregar que los grupos políticos de oposición hicieron lo posible para desviar los fondos destinados a la obra ferroviaria como también a ciertos grupos económicos dueños de otros medios de transporte que trataron a toda costa que el ferrocarril ni bien llegara desapareciera.

- Con la llegada del tren a Cuenca, se presumía que este nuevo medio tuviera igual o mayor trascendencia a la llegada del automóvil en 1913, sin embargo la realidad fue otra, pues los otros medios de transporte le quitaron esa importancia.
- El cambio de utilidad que se le dio al tren, favoreció mayoritariamente al sector turístico que al sector comercial al cual estaba destinado. Convirtiéndose así en un elemento simbólico para la sociedad azuaya, que vio elevar momentáneamente su autoestima al ver concretada esa gran obra.
- El hecho de la desaparición del ferrocarril de este ramal, siempre se lo ha alegado al desastre de la Josefina ocurrido en Marzo de 1993, pero esta catástrofe no fue más que un pretexto clave para que el gobierno pusiera fin a este servicio. A esta excusa se le sumaron la compra de renuncias a los trabajadores ferroviarios por parte del gobierno de Sixto Durán Ballén, quien ya no creía más en seguir invirtiendo en una obra que no traía ningún beneficio para el Estado.

RECOMENDACIONES

En lo referente a la rehabilitación, consideramos el hecho de que no sea posible una rehabilitación total del tramo, pues esto implicaría varios conflictos sociales, ya que en la actualidad los espacios por donde transcurría el ferrocarril son propiedades privadas; por lo tanto involucraría invertir fuertes sumas de dinero en la expropiación de los terrenos. Así mismo hoy en día se encuentra ejecutándose la obra del tranvía, la cual pretende ser de gran utilidad.





Pero proponemos que se tome en consideración el estado emergente en el que se encuentra la Estación de Gapal, considerando que es un sitio de valor histórico donde está ubicada la Quinta Bolívar y el lugar donde fue la estación terminal ferroviaria del ramal austral; hoy penosamente ha sido olvidada voluntaria o involuntariamente. Proponemos entonces, se haga un estudio de restauración a la estación por parte de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, el Estado y el GAD de Cuenca en conjunto con los miembros del Comité de la Hermandad ferroviaria, donde se destine esos espacios a la construcción de áreas sociales y culturales, como por ejemplo:

1. Un monumento al tren, que ha sido una petición de los ferroviarios desde hace mucho tiempo.
2. Un museo con un archivo fotográfico que rescate la historia del tren en Cuenca, pues consideramos que la fotografía es un elemento clave para mantener la memoria histórica en la sociedad y cuyo nombre sea “Miguel Ángel Estrella A.”
3. Un centro de reuniones que sea digno y merecedor de los miembros del Comité Auxiliar de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios.
4. Áreas recreativas y espacios verdes que generen mayor afluencia turística para el lugar.

Todas estas propuestas pueden cambiar la imagen tétrica que tiene actualmente la Estación por una imagen digna de una ciudad Patrimonial.





Bibliografía

Libros e Informes

- Alcaldía de Cuenca. (2008). *Planos e Imágenes de Cuenca*. Cuenca: SE.
- Anonimo. (S/A). *Síntesis Histórica del Ferrocarril de la Región*. S/C: S/E.
- Anonimo. (S/A). *Síntesis Histórica del Ferrocarril de la Región*. S/C: S/E.
- Arteaga, D. (2010). *Personajes Ilustres Que Reposan en el Mausoleo del Cementerio Municipal Patrimonial de Cuenca*. Cuenca: Don Bosco.
- Ayala Mora, E. (2008). *Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Borrero, A. (1989). *Paisaje Rural en el Azuay*. Cuenca: Banco Central del Ecuador.
- Bravo, C., & Rojas, V. (1992). *Nuestro Ferrocarril. Pasado, Presente y Futuro*. S/C: Editora Nacional.
- Bravo, C., & Rojas, V. (1992). *Nuestro Ferrocarril. Pasado, Presente y Futuro*. S/C: Editora Nacional.
- Centro de Reconversión Económica del Azuay, Cañar y Morona Santiago CREA. (1993). El CREA y la Estrategia de Desarrollo Regional. En CREA, *Los Retos del Austro* (pág. 186). Cuenca: IDIS.
- Crespo Ordoñez, R. (1933). *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Crespo, M. (1993). Elementos para la Tipología Cultural de Cuenca y su Región. En CREA, M. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, & L. Pacheco, *Los Retos del Austro* (pág. 62). Cuenca: IDIS.
- Crespo, M. (1993). Elementos para la Tipología Cultural de Cuenca y su Región. En CREA, M. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, & L. Pacheco, *Los Retos del Austro* (pág. 61). Cuenca: IDIS.
- Crespo, R. (1933). *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Crespo, R. (1933). *Historia Del Ferrocarril Del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Crespo, R. (1933). *La Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Crespo, R. (1933). *La Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Crespo, R. (1933). *La Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.





- Crespo, R. (1993). Elementos para la Tipología Cultural de Cuenca y su Región. En M. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, L. Pacheco, & CREA, *Los Retos del Austro* (pág. 62). Cuenca: IDIS.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Crespo, R., & Ponce, D. (1924). *Informes Sobre El Ferrocarril Sibambe - Cuenca*. Cuenca: S/E.
- Dieter, K. (2008). *Nariz del Diablo y Monstro Negro. El Ferrocarril más Difícil del Mundo*. Quito: TRAMA Ediciones.
- Espinoza, L. (1993). *Los Retos del Austro*. Cuenca: IDIS.
- Espinoza, L. (1993). *Los Retos del Austro*. Cuenca: IDIS.
- Espinoza, L. (1993). *Los Retos del Austro*. Cuenca: IDIS.
- Espinoza, L. (1993). *Los Retos del Austro*. Cuenca: IDIS.
- Espinoza, L. (1993). *Los Retos del Austro*. Cuenca: IDIS.
- Guillén, A. (1993). Población y Desarrollo en la Región Centro Sur Andina. En CREA, M. R. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, & L. Pacheco, *Los Retos del Austro* (págs. 105-109). Cuenca: IDIS.
- Guillén, A. (1993). Población y Desarrollo en la Región Centro Sur Andina. En CREA, M. R. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, & L. Pacheco, *Los Retos del Austro* (pág. 89). Cuenca: IDIS.
- Guillén, A. (1993). Población y Desarrollo en la Región Centro Sur Andina. En CREA, M. R. Crespo, L. Espinoza, A. Guillén, C. Marx, M. Quesada, & L. Pacheco, *Los Retos del Austro* (pág. 106). Cuenca: IDIS.
- Ilustre Municipalidad de Azogues. (2008). *Memorias de los Barrios Tradicionales de Azogues*. Azogues: Municipalidad de Azogues.





- Jaramillo, D. (2004). Del Trazo de Damero a la Ciudad del Migrante. En A. Abad, F. Aguilar, D. Jaramillo, J. Martínez , & E. Salazar, *Cuenca Santa Ana de las Aguas* (pág. 129). Quito: Ediciones Libri Mundi.
- Junta Administrativa Del Ferrocarril Sibambe - Cuenca. (1943). *Informe de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe - Cuenca, Presentado al H. Congreso Nacional de 1943*. Cuenca: S/E.
- León, J. B. (2010). *Manual de Geografía del Ecuador*. Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional - Universidad Andina Simón Bolívar.
- Mora, L., & Arquímedes, L. (1926). *Mografía del Azuay*. Cuenca: Tipografía de Burbano.
- Municipio de Cuenca. (1988). *Libro de Cuenca*. Cuenca: ED Editores y Publicistas.
- Municipio de Cuenca. (1988). *Libro de Cuenca*. Cuenca: ED Editores y Publicistas.
- Municipio de Cuenca. (1988). *Libro de Cuenca*. Cuenca: ED Editores y Publicistas.
- Pacheco, L. (1993). Las Universidades de Cuenca y el Desarrollo Regional. En R. Crespo , L. Espinoza, A. Guillén , C. Marx, M. Quesada, L. Pacheco, & CREA, *Los Retos del Austro* (pág. 186). Cuenca: IDIS.
- G., G., & L., L. (1930). *Manual del Maquinista y Fogonero*. (S. D. Tos, Trad.) Barcelona: Editoriales Moreno.
- Torres, L. (2014). Desarrollo, Tecnología y Evolución del Turismo en el Azuay, 1950 - 1999. En M. C. Cárdenas, *Ciencia, Tecnología y Desarrollo en el Azuay Desde una Perspectiva Histórica (Siglos XIX Y XX)* (pág. 231). Cuenca: Universidad de Cuenca.

Revistas

- Carrasco, M. (2009). Cronicas para la Historia de Cuenca. *PUCARA*(21), 25.
- Castro, B. (2008). ¡El Ferrocarril Llegó a Quito! 100 de una Jornada Histórica. *Revista de la Alcaldía Metropolitana de Quito / FONSAL*, 16.
- Concejo Cantonal de Cuenca. (1985). Datos Biográficos. *Tres de Noviembre*, 42.
- Empresa de Ferrocarriles . (1965). La Inauguración del Ferrocarril Azogues - Cuenca. *Nariz del Diablo*, 12.





Empresa de Ferrocarriles . (1965). La Inauguración del Ferrocarril Azogues Cuenca. *Nariz del Diablo*, 9.

Empresa de Ferrocarriles . (1965). La Inauguración del Ferrocarril Azogues – Cuenca. *Revista Nariz del Diablo*, 13.

Empresa de Ferrocarriles. (1965). Dr. Gonzálo S. Cordova. *Nariz del Diablo Revista Ferroviaria*, 31.

Empresa de Ferrocarriles. (1965). La Inauguración del Ferrocarril Azogues Cuenca. *Nariz del Diablo*, 24.

Empresa de Ferrocarriles del Estado. (1965). La inauguración del Ferrocarril Azogues - Cuenca. *Nariz del Diablo*, 17.

Salgado, C. (S/D de Septiembre de 2010). Determinación de un modelo teórico aplicable a la comunicación y de líneas de comunicación y sus procesos operativos para el ejercicio periodístico profesional. Caso Ferrocarriles Ecuador Empresa Pública (FEEP), Estación Chimbacalle. Quito, Pichincha, Ecuador.

Youman, T. (Octubre de 2005). La Incidencia De La Expansión Urbana De Cuenca Sobre Las Parroquias Rurales Próximas A La Ciudad En El Periodo Comprendido Entre 1950 - 2004. *Pucara*(19), 71.

Youman, T. (2005). La Incidencia De La Expansión Urbana De Cuenca Sobre Las Parroquias Rurales Próximas A La Ciudad En El Periodo Comprendido Entre 1950 - 2004. *Pucara*, 69.

Noticias

Carrión, R. (28 de Agosto de 2014). ¿Y el tren para el Austro? *Diario El Universo*, pág. S/N.

Diario El Hoy. (9 de Abril de 1993). Catástrofe Afecta al Ferrocarril. *Diario El Hoy*, pág. 7B.

Diario El Hoy. (18 de Abril de 1993). Los restantes dagnificados . *Diario El Hoy*, pág. 8B.

Diario El Mercurio. (28 de Enero de 1962). Reportaje Gráfico de la Visita a la Fábrica de Cemento Guapán. *El Mercurio*.

Diario El Mercurio. (28 de Enero de 1962). Reportaje Gráfico de la Visita a la Fábrica de Cemento Guapán. *Diario El Mercurio*, pág. 4.

Diario El Mercurio. (25 de Enero de 1963). Con la Inauguración de la Fábrica de Llantas el Día de Hoy se Inicia la Primera Etapa de la Producción. *El Mercurio*.





- Diario El Mercurio. (3 de Marzo de 1963). Roberto Crespo Ordóñez. *Diario El Mercurio*, pág. 3.
- Diario El Mercurio. (5 de Septiembre de 1964). Adelanta Enrieldura. *Diario El Mercurio*, pág. 3.
- Diario El Mercurio. (22 de Noviembre de 1964). Vicepresidente de la Empresa de los FF.CC visitó ferrovía Azogues Cuenca en Junta de Autoridades . *Diario El Mercurio*, pág. 2A.
- Diario El Mercurio. (7 de Marzo de 1965). Bienvenido El Ferrocarril a Gapal. *Diario El Mercurio*, pág. 7.
- Diario El Mercurio. (4 de Marzo de 1965). EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO. *Diario El Mercurio*, pág. 7.
- Diario El Mercurio. (3 de Marzo de 1965). Estímase Suceso Extraordinario La Inauguración del Ferrocarril Sibambe - Cuenca Sábado 6 de Marzo. *Diario El Mercurio*, pág. 1.
- Diario El Mercurio. (14 de Enero de 1965). Jefe Civil y Militar De La Plaza Hará Recorrido De La Vía Entre Esta Ciudad y Estación de Azogues . *Diario El Mercurio*, pág. 1.
- Diario El Mercurio. (4 de Marzo de 1965). LA JUNTA MILITAR PRESIDIRÁ A LA SOLEMNE INAUGURACIÓN DEL FF.CC. AZOGUES CUENCA. *Diario El Mercurio*, pág. 2.
- Diario El Mercurio. (4 de Marzo de 1965). La Larga Historia Del Ferrocarril. *Diario El Mercurio*, pág. 3.
- Diario El Mercurio. (6 de Marzo de 1965). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. *Diario El Mercurio*, pág. 3.
- Diario El Mercurio. (4 de Marzo de 1965). LO QUE SE DIJO EL 6 DE ENERO DE 1965, CUANDO ERA REALIDAD. *Diario El Mercurio*, pág. 2.
- Diario El Mercurio. (25 de Enero de 1993). Con la Inauguración de la Fábrica de Llantas el Día de Hoy se Inicia la Primera Etapa de la Producción. *Diario El Mercurio*.
- Diario El Mercurio. (8 de Agosto de 2014). Cicloruta recuperará las rieles del tren. *Diario El Mercurio*, pág. 1. Obtenido de http://www.elmercurio.com.ec/442958-bicis-y-peatones-por-la-ruta-del-tren/#.VfMkKhF_Oko
- Diario El Tiempo. (2 de Marzo de 1993). Ferrocarriles Buscan Sobrevivir. *Diario El Mercurio*, pág. 18.





Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe Cuenca. (23 de Junio de 1941). La Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe Cuenca demanda a la del Ferrocarril Quito San Lorenzo por detención arbitraria de la locomotora "Azuay". *Ferrocarril Austral*, pág. 2.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe Cuenca. (29 de Noviembre de 1941). UN AÑO DE LABORES. *Ferrocarril Austral*, pág. 1.

Noir, V. (7 de Marzo de 1965). Visto y oído ayer en Gapal. *Diario El Mercurio*, pág. 3.

Entrevistas

Almeida, N. (8 de Mayo de 2015). Cuenca en la Década de los Sesenta. (G. d. Trabajo, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.

Almeida, N. (8 de Mayo de 2015). La Llegada del Ferrocarril Azogues Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Andrade, L. (3 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Azogues. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Andrade, L. (3 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Barzallo, J. (4 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Barzallo, J. (S/A). *Curso de Capacitación Diesel Eléctrico #012*. Azogues: S/E.

Bernal, J. (9 de Febrero de 2015). La Llegada del Ferrocarril Azogues y Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Borrero, A. (14 de Mayo de 2015). Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Campoverde, B., & Matute, G. (1 de Junio de 2015). El Ferrocarril en Azogues y Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Cuadrado, C. (9 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

González, A. (31 de Mayo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)

Hugo, B. (27 de Noviembre de 2014). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)





- Jaramillo, G. (7 de Junio de 2015). El Ferrocarril Austral. (G. d. Trabajo, Entrevistador)
- Malo, C. (9 de Junio de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca . (G. d. Trabajo, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Matute, C. (16 de Mayo de 2015). Llegada del Ferrocarril a Azogues Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)
- Quizhpe, S. (8 de Junio de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)
- Quizhpe, S. (8 de Junio de 2015). La Llegada del Ferrocarril Azogues Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)
- Romero, L. (23 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril Azogues Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador)
- Serrano, J. P. (13 de Marzo de 2015). La Llegada del Ferrocarril a Cuenca. (G. d. Trabajo, Entrevistador) Cuenca, Azuay, Ecuador.

Medios Electrónicos

- Biografías y Vidas. (S/D de S/M de 2004). *Biografías y Vidas. La Enciclopedia Biográfica en Línea*. Obtenido de Biografías y Vidas: <http://www.biografiasyvidas.com/biografia/c/cordero.htm>
- Biografías y Vidas. (S/D de S/M de 2004). *Biografías y Vidas: La Enciclopedia Biográfica en Línea*. Obtenido de Biografías y Vidas: http://www.biografiasyvidas.com/biografia/g/garcia_moreno.htm
- Biografías y Vidas. (S/D de S/M de 2004). *Biografías y Vidas: La Enciclopedia Biográfica en Línea*. Obtenido de Biografías y Vidas: http://www.biografiasyvidas.com/biografia/c/crespo_toral.htm
- Bonilla, J. (4 de Noviembre de 2012). Azogues, 192 años de Vida Política y trascendental. *El Mercurio*, pág. S/P. Obtenido de http://www.elmercurio.com.ec/355344-azogues-y-la-patria/#.VYMUqvl_Okp
- CCG. (S/D de S/M de S/A). *MCN: La Web de las Biografías* . Obtenido de La Web de las Biografías : <http://www.mcnbiografias.com/app-bio/do/show?key=crespo-toral-remigio>
- ECOS Del Cañar. (17 de Octubre de 2014). *Facebook*. Obtenido de Ecos del Cañar:





<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=376942465823615&set=pb.100005235937092.-2207520000.1438370242.&type=3&theater>

Ferrocarriles del Ecuador. (S/D de Julio de 2010). *Ferrocarriles del Ecuador*.
Obtenido de Ferrocarriles del Ecuador: <http://trenecuador.com/es/rutas/>

GAM. (28 de Febrero de 2010). *Scrib*. Obtenido de Scrib:
<http://es.scribd.com/doc/27587512/Presidentes-Constitucionales-Del-Ecuador#scribd>

Georgetown University Political Database of the Americas. (17 de Noviembre de 2009). *Political Political Database of the Americas*. Obtenido de Political
Political Database of the Americas:
<http://pdba.georgetown.edu/Executive/Ecuador/pres.html>

Pérez, R. (S/D de S/M de S/A). *Diccionario Biografico Ecuador*. Obtenido de
www.diccionariobiograficoecuador.com:
<http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo8/b2.htm>

Revista Avance. (S/D de Junio de 2014). *AVANCE*. Obtenido de AVANCE:
<http://www.revistavance.com/varios-junio-2014/fantasmas-del-ferrocarril-en-la-estacion-de-gapal.html>

Rodriguez, A. (4 de Mayo de 2014). La Escoba: Intelectuales, Tertulias y Cantinas de Cuenca. *El Telégrafo*, pág. 1. Recuperado el 18 de Junio de 2015, de <http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-sur/item/la-escoba-intelectuales-tertulias-y-cantinas-de-cuenca.html>

Roldán, P. (S/D de S/M de S/A). <http://www.diccionariobiograficoecuador.com/>.
Obtenido de Diccionario Biografico Ecuador:
<http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo17/m2.htm>

Toledo. (16 de Mayo de 1948). *Azogueños. com La Comunidad Virtual de Azogues en el Mundo*. Obtenido de Azogueños. com La Comunidad Virtual de Azogues en el Mundo: <http://www.azoguenos.com/historia>





ANEXOS





Consideramos que a raíz de este trabajo, podrían surgir en el futuro nuevas investigaciones, es por ello que creemos conveniente adjuntar toda la información recopilada. En caso de utilizar este material, citar la fuente.

Los anexos han sido seleccionados de todo el material recopilado solamente los que se han citado en el contenido.

ENTREVISTAS

Juan Pablo Serrano (E028M)

En la época de los años 60 del siglo XX iniciaba una época de transición, y digo iniciaba porque en los años 60 es la culminación de un proceso muy largo que tomo varios siglos en la región, caracterizada por un mundo rural. En los años 60 asistíamos a la descomposición de una de las Instituciones más emblemáticas de la región, de nuestro país y de América que es el régimen de hacienda. La Junta Militar de inicios de la década de los 60 había dispuesto la Ley de la Reforma Agraria que traía consigo profundos cambios en el mundo rural, esto hizo que la sociedad comarcana contemple una modificación profunda en el régimen de tenencia de la tierra.

Otro elemento que tiene mucha fuerza en esa década, es la concreción de un anhelo regional muy fuerte plasmado en los planes de reconversión económica de los años 50; que consideraban la necesidad de reconocer a la Ciudad de Cuenca y su región como un polo de desarrollo para sobrellevar la crisis del Sombrero de Paja Toquilla, esto trajo consigo la necesidad de que a partir de los años 60 se creen los grandes referentes industriales como aquel elemento altamente simbólico de la modernidad en la región.

Si es que nosotros miramos la conectividad de la ciudad de Cuenca, veremos que es demasiadamente débil con el resto del país y que en los años 60 poco o muy poco avanza, quizá uno de los elementos más significativos es la presencia de la compañía como la Monolítica que emprende la apertura de caminos para conectar con otra zona, quizá la obra de desarrollo urbano más importante que tiene la Ciudad de Cuenca es el trazo y el inicio de su construcción de lo que se denominó en su momento la Av. De la Circunvalación que después se conoció como Av. Las Américas, que a todas luces era el gran referente de expansión de la ciudad.

Ferrocarril como medio de conexión

Bueno, yo creo que el hecho de la construcción del ferrocarril, plantea un elemento que ha sido muy poco estudiado en nuestro medio. Desde mi punto de vista la construcción del ferrocarril es el gran símbolo de la modernidad en el





Ecuador; la irrupción del capitalismo. De hecho los procesos de conexión del ferrocarril entre la zona de Durán y la zona de Chimbacalle al Sur de Quito fueron elementos paradigmáticos, ahí estaba presente la posibilidad de que el Ecuador tenía en el reconocimiento de la máquina su futuro o sea este elemento simbólico altamente icónico de lo que ha significado el ferrocarril. Ahí hay un elemento muy interesante que tampoco ha sido estudiado; es el vínculo de la región de Cuenca con el Nudo del Ferrocarril; de hecho el centro del Ecuador hacia inicios del siglo XX distaba mucho de estar en Quito o Guayaquil, el gran centro del Ecuador era la zona de Alausí, la zona de Sibambe y de Huigra; porque ahí se definía en términos tecnológicos el avance del elemento simbólico más altamente potente del Ecuador que era el ferrocarril. Y hacia allá acudieron a finales del siglo XIX una gran cantidad de familias que tenían un origen azuayo, ahí se establecieron muchísimas familias ferrocarrileras porque es necesario recordar que los límites históricos de la vieja provincia justamente está ligada al torno al punto de Alausí, esto está en el Nudo del Azuay.

Hay una primera etapa del ferrocarril que se construye hasta la zona del Tambo y esto permite a la ciudad de Cuenca establecer conexión con el resto del Ecuador. Es interesante la tradición oral muchas personas que hoy bordean los 80, los 90 años que participan el hecho de que ellos tenían que hacer un viaje al Tambo en vehículo que tomaba mucho tiempo y luego tomaban el ferrocarril, este les llevaba a la zona de Alausí, Huigra, Sibambe y desde ahí tomaban el mixto que subía a Quito o el mixto que bajaba a Durán; es decir esta región ya estuvo conectada hacia la década de 1930-1940 con una red ferroviaria nacional. Es a partir de los años 60 que llega el ferrocarril a la ciudad de Cuenca y llega a una zona que se convirtió en el referente ferroviario que es la zona de Gapal. Pero en general yo creo que fue un elemento de un enorme poder simbólico, de una importancia impresionante lo que ha significado el ferrocarril para estos pueblos, como reitero un elemento iconográfico de gran poder de lo que significa la modernidad.

Claudio Malo (E022M)

Cuenca en los años 60

En el censo de 1950 Cuenca tenía 52.000 habitantes, hacia los 60 habrá aumentado 10 o 20.000 más, pero no más. Entonces era una ciudad, yo diría más o menos la décima parte de lo que es ahora. Geográficamente, prácticamente Cuenca era el Centro Histórico, terminaba en el Barranco Cruzando el puente Centenario y del Vado, que era los que habían; había el hospital Civil y el Militar. Luego un poco más hacia Turi había el Colegio Benigno Malo. Todo el resto era despoblado, fincas vacacionales prácticamente muy poca construcción, canalización y pavimentación pues nada. Luego la avenida Huayna Cápac era el otro final de la ciudad, y hacia el Cajas prácticamente terminaba en





la Convención del 45, lo que ahora es lleno de edificios y casas. Eran si habitaciones, pero habitaciones vacacionales con algún terreno relativamente extenso.

Sociedad

En aquella época había menos gente de fuera, y por otro lado Cuenca a diferencia de otras ciudades ha sido menos fuerte en cuanto a diferencias económicas y sociales. Había pocos colegios y escuelas de manera que la gente con gran frecuencia eran compañeros. En los colegios y escuelas al margen de lo que podríamos llamar situación social y económica. Hoy por ejemplo se puede hablar de colegios y escuelas caros, y colegios y escuelas del estado, hay unas diferencias notables, en esa época prácticamente no.

En cuanto a las costumbres eran diferentes por horario, que se yo, las fiestas en la década de los sesenta comenzaban a las seis de la tarde hasta las diez, once de la noche ahora comienzan a las once. Y la gente tenía que regresar a las casas relativamente pronto; entonces había toda esta serie, yo no digo limitaciones sino diferencias, no sé qué sea mejor ahora o lo de la otra época, pero lo que yo pienso es que cada época tiene sus encantos y modestias.

Cultura

Había ya la Casa de la Cultura; Cuenca siempre fue una ciudad con especial interés por actividades culturales, literarias, había cines que eran concurridos, aún no se podía ver cine o películas por televisión; los cines, el Cuenca, el universitario, el Guayaquil, el Popular eran muy concurridos porque no había otra alternativa para la distracción.

Igualmente puedo yo decir que en la década de los 60 comienza haber una incorporación mayor de las mujeres a la educación media y superior. Cuando yo me matriculé en la Universidad de Cuenca 1954 el porcentaje era 90% hombres y el 10% mujeres, ahora es 54% mujeres y 46% hombres; es decir se empezó ya a dar este proceso de una creciente incorporación de la mujer a educación secundaria y luego por supuesto a la educación universitaria; había solo la Universidad de Cuenca en los 60, la del Azuay se fundó en 1968; inicialmente estaba ubicada donde es ahora la Corte de Justicia en el Centro, luego recién se construyó este campus donde está ahora.

Luego pues, en cuanto a lo demás había un creciente interés por mirar espectáculos que venían de fuera, venían ocasionalmente por ejemplo compañías de teatro inclusive del exterior y había también ocasionales conciertos. Pero de todas maneras la vida era mucho más tranquila y sobretodo la cuenca del centro era mucho más segura, caminar por la noche a cualquiera – salvo uno que otro barrio – era tan seguro como caminar de día; entonces Cuenca era muy segura.





Napoleón Almeida (E010M)

Era ya bastante conocida la movilización masiva pero en vehículos de gasolina, digamos en carros; sin embargo cuando se anunció que el tren llegaba a Cuenca fue una verdadera fiesta nacional, porque por a o b razones se suponía que ese tren podría exportar los productos agrícolas que producían no solamente la ciudad de Cuenca sino la región. Por eso es que habían pensado, habían imaginado en ubicar la estación en un sector muy lejano que era Gapal, ahora pues es prácticamente área urbana, es parte de uno de los barrios de Cuenca.

Gapal está en el barrio de las herrerías, pero en cambio en aquella época hay que considerar que, los escolares, los colegiales, los escolares sobre todo íbamos a Turi todo el día porque era muy lejos, Gapal era lejísimos de manera que era todo una aventura la que le esperaba a toda Cuenca, y muchos íbamos, pero no fuimos a Gapal sino fuimos al Descanso, tomamos buses, había un gentío extraordinariamente grande que iba hacia Guangarcucho donde había un puente por donde pasaba el tren, íbamos hasta allá para acompañar al tren si es posible “paveando” como decían, montándonos en el tren para llegar a Gapal, y así lo hicimos con mis amigos de barrio, con las jorgas que en aquella época eran muy comunes; es decir los amigos del barrio por obvias razones nos hacíamos amigos, nos uníamos para convivir.

Cuenca hasta los años sesenta es una ciudad con barrios, barrio es una palabra que tiene dos sentidos, primero el hecho del conglomerado urbano, del conglomerado más o menos homogéneo con características comunes como el hecho de elaborar pan, en aquella época había todavía el barrio de las panaderas que era Todos Santos y también el Vado, había el barrio de las herrerías, había el barrio Barrial Blanco que era en donde elaboraban sombreros.

Pero también había el sentido sociológico, es decir del “vecindario” del chisme, todo el mundo se conocía y mi mamá pues conocía a todos mis amigos, a todas las mamás de mis amigos, a las mamás de las mamás de mis amigos y e igualmente todas las mamás de mis amigos conocían a mi madre, eran amigas. Es decir era una especie de familia ampliada en donde primaba la costumbre, en donde endilgar al otro los problemas que surgían, nunca era el hijo para mi mamá nunca era yo el culpable sino los otros y la mamá de mis amigos me a culpaban a mí, pues decían que les había dado trago a mis amigos, entonces era una vida muy familiar, sabíamos todo de todos.

Hoy por hoy se va perdiendo este sentido del barrio, puesto que nuevas modalidades, nuevas costumbres hacen que la gente se despersonalice. La construcción misma antigua de las viviendas de Cuenca permitía eso, es decir era muy común el encontrar casas que son patrimoniales en donde existían varias familias, hoy por hoy es muy esporádico una casa compartida por varias





familias y con un patio común para que tiendan ropa o para que convivan, ahora es impersonal.

Pero la Cuenca de los años sesenta es eso, es decir es una ciudad que ya le decían la “Atenas del Ecuador” por supuesto y decían que había muchos hombres ilustres, que Cuenca era una ciudad llena de intelectuales, etc.

Aspecto paisajístico y el impacto en la zona de Gapal

Bueno yo conocí esa zona cuando era niño, una de las imágenes que tengo es justamente la de la Quinta Bolívar, nos habían dicho que allí llegó el libertador, y estaba siempre escrito “Quinta Bolívar”, era un vejestorio, la casa realmente estaba en las peores condiciones que uno no puede imaginarse, pero todo cuencano conocíamos como la casa donde llegó Bolívar. Yo me imaginaba, y solía ir a deleitarme, porque era solamente unas cuatro paredes y llano; ahora está bien restaurado; pero era un sector agreste completamente, no había nada, lleno de retamales, entiendo que muchas de las retamas con las cuales se hacían escobas para la limpieza de la ciudad, antes se limpiaba con retamas las calles de la ciudad, escobas gigantescas, provenían de ese sector.

Ahora a Gapal más bien la gente joven actualmente lo hace como una estación de bus. Gapal un sector en donde está el colegio Garaicoa, Gapal está cerca de Chaguarchimbana, esta casa de Chaguarchimbana está cerca de la Universidad del Azuay pero muy poca gente le asocia ya al transporte ferroviario. Todo el mundo ha escuchado hablar que ahí llegaba el tren, pero ciertamente la consciencia en la memoria colectiva no se ha forjado demasíadamente clara, quizá el impacto mismo no fue demasíadamente grande.

Segundo Julio Barzallo Paredes (Sherman) (E012M)

Para nosotros poder viajar a la Costa, la carretera Tambo – Durán que se llama, teníamos que coger un bus aquí e ir a dormir en el Tambo, y aún hay hoteles antiguos que recién están refaccionando y que ahora ya sirven hasta de museo gracias al Alcalde; llegábamos y dormíamos en el Tambo y al siguiente día la locomotora salía a las 4 de la mañana para poder llegar a Sibambe y conectarse con el tren que venía de Riobamba con el tren mixto; se llamaba mixto porque era de pasajeros y carga y además correo. Entonces ese era el servicio de transportarse en el tren, claro que era el de pasajeros el que más convoyes llevaba, aquí también había los autocarriles rápidos que llevaba pocos pasajeros y había los trenes del ferrocarril del sur, había coches de primera, coches de segunda, carros para ganado, carros para transportar mercadería; yo me acuerdo que el periódico transportaban en el ferrocarril porque iban por todas las estaciones; y era el gran negocio porque de la Costa venían trayendo pescado,





oros, yucas y en el camino vendían y también compraban otras cosas para la Sierra.

De aquí de Azogues llevábamos cemento, cementos Guapán y la mercadería por ejemplo los Sres. De El Juri, ellos traían toda clase de mercadería por el ferrocarril a Cuenca. Me acuerdo también que había las fiestas de Biblián y traían caña dulce- de azúcar porque le tajaban y vendían, guineos, oritos, arroz, oritos todo lo que era de la Costa, cuando venían las frutas había que darle agilidad para que no se dañe las frutas y de aquí muchas veces los vagones regresaban vacíos o con cemento.

Anécdota

Recuerdo que para las fiestas de los toros en Huigra; mi amigo el Teniente Político era el organizador de la fiesta, él me dice: he hablado con el despachador para que Ud. me remolque un vagoncito más, el vagón estaba listo con caña guadua para hacer el cerramiento de los toros en Huigra – nosotros tenemos una capacidad de arrastre, pero cuando el maquinista tiene su experiencia y sabe cómo lo hace, puede agregar un vagón más de acuerdo al peso – entonces le dije: voy hablar con el despachador, el despachador me dijo: que si le agrego un vagón más quedaba a mi responsabilidad que llegue con el convoy hasta Huigra; entonces le agregué; mientras tanto en Huigra han estado esperando el convoy con la caña, porque los toros ya estaban, ahí solo necesitaban hacer el cerramiento; entonces llegamos sin problema y todo Huigra me agradeció.

Cuando llegaba con el tren a Cuenca, lo tenía bien limpiquito y arregladito. Me acuerdo de una familia Matute, el esposo también había sido ferroviario, que agradable fue ver que la señora viniera trayendo un ramito de flores para entregar al maquinista, fue muy muy bonito, muy interesante. Las llegadas a Cuenca siempre eran espectaculares, todos esperaban ver el tren, la gente se amontonaba. Cerca de llegar a la estación el maquinista pitaba, echaba agua, vapor, humo; y el ruido era fabuloso ¡Toda la gente se emocionaba de ver como los pistones entraban y salían de las ruedas!

Luis Andrade Quintanilla (E011M)

Entré a trabajar como fogonero, yo tenía en ese tiempo 16 años, yo era jovencito, era prácticamente el más joven de los ferroviarios y era una responsabilidad grande trabajar en el tren, porque era el fogonero era el ayudante del maquinista y es el que aspira a ser maquinista con la práctica; yo como tenía el maestro en casa que era mi padre, el me enseñó todo- todo, porque me tomaron un examen para ser maquinista.

Yo era todavía muchacho, sé por medio de las conversaciones de mi Sr. Padre que acá (Azogues) llegó el ferrocarril y la gente dice que era la novedad de ver





una locomotora en funcionamiento, botando humo y candela; la gente se asustaba, veían que viene la máquina, sobre todo los campesinos y corrían; porque decían que eso es el diablo con candela y humo; algunos botaban piedras y corrían, esas son anécdotas que han pasado, eso me contaba mi papá porque dicen que en esa época las locomotoras eran a leña y esa leña se quemaba en el horno del caldero, entonces por la chimenea botaba chispas, candela; la gente se asombraba mucho, sobre todo los campesinos, la gente de ciudad no, entonces ellos dicen que bajaban más bien a ver que “cuidado toquen” porque eso quema.

Yo me acuerdo que cuando veníamos de Cuenca, yo fui el primer integrante de la tripulación que llegó con el tren a Cuenca, en ese tiempo yo era fogonero, eso era en el 65 por ahí, yo era muchachito, nosotros íbamos poco a poco llevando los durmientes, los rieles para que siga la construcción de la vía, pero ya cuando llegamos nosotros a Cuenca hicieron la inauguración, entonces nosotros primerito llegamos antes de que lleguen las otras locomotoras, después ya llegaron 3 locomotoras más con pasajeros con todo y era una fiesta tremenda ahí en Gapal, una fiesta tremenda con bailes, con orquestas, con banda de música; yo me acuerdo que hasta ahí la gente también tenía recelo de acercarse a la máquina, o sea de lejitos le veían; había la de gente creo que bajó todo Cuenca a ese lugar, la prensa, los medios, la televisión, ya había en ese tiempo un canal de televisión TV CUENCA, nos entrevistaban y todo, yo me quedé cuidando la máquina y el resto de la tripulación, los jefes y el maquinistas ellos se fueron invitados por las autoridades que hacían un homenaje a todos los tripulantes. Bueno entonces cuando el ferrocarril llegó a Cuenca, esta estación (Azogues) quedó de paso; entonces los trenes, los autoferros se iban de una, aquí ya no era terminal sino era en Cuenca.

Antes no habían los tráilers, nosotros teníamos esas plataformas grandes y en eso traíamos maquinarias pesadas, toneladas de peso y prácticamente toda la mercadería pesada venía por ferrocarril, en Cuenca los que más ocupaban el ferrocarril era los Sres. El Juri, ellos ocupaban el ferrocarril bastante.

Anécdota del puente Guangarcucho

Recuerdo que llegó a Gapal una empresa de cine, iban a filmar una película para lo cual habían contratado un tren; los tripulantes nos dicen: Uds. Tienen que ponerse a las órdenes de esos gringos, ellos van hacer una película y está alquilado el tren para 3 días. Entonces el gringo (director de la película) me dice: “Tu ser maquinista, pon humo en locomotora, ya cuando llegues al puente de hierro vas a encontrar un obstáculo, entonces ahí pita, echa humo y pasa no más, avisa a tu fogonero que te haga acuerdo” y yo me olvidé de avisar a mi fogonero. Entonces ya estábamos cerca del puente y mi fogonero en apuro de avisarme a mí me dice: “¡Pare Don Lucho, pare!” yo le digo: no tranquilo; él me





dice: algo está en el puente y está brillando ha sido un espejo grandote y han estado trepados encima un gringo con una filmadora y otro gringo iba en la máquina y otros dos abajo con la filmadora; mi fogonero estaba nervioso y yo le digo que vamos a salir en la película y paso el puente con el convoy y “¡chilin!”. Ha sido un truco en el espejo, después él nos hace ver la grabación y ahí ve como si se hubieran chocado dos trenes y se despedazaban.

Maquina 14

Pudo haberse quedado la máquina 14 y todo mundo decía la maquina 14 es de aquí de Cuenca y de ahí no se mueve, pero nosotros los ferroviarios decíamos eso, pero después pasó la policía la embargaron en 2 tráileres trayendo grúas y le subieron una pieza y la otra le pusieron cada una en un tráiler, los coches lo mismo y se fueron llevando; hasta para monumento hubiera servido, así como en Riobamba hay la máquina 15 que trabajó aquí, esa máquina 15 es de aquí de los azogueños la “Cañar” se llamaba esa máquina, porque el presidente no me acuerdo quien había dicho que esa máquina es de Cañar y se llevaron a Riobamba; hasta en Loja hay.

Benjamín Campoverde, Guillermo Matute y Aída Matute (E016M) (E023M)

A mí me contó mi mamá que la casa de ellos había sido donde era la línea, y ellos no habían salido de la casa hasta cuando la empresa les haga otra casa. La casa estaba localizada en el centro de Charasol. Entonces ya habían hecho la casa a un ladito de la línea, en el mismo terreno de propiedad de mi abuelita. También contaban mis abuelos que trabajaban a pico y pala para nivelar las líneas; eso hacía en cuadrillas con bastante gente, en diferentes ciudades, iban rellenando todo, cogiendo los niveles, a puro relleno; según que iban avanzando la línea iban tendiendo los durmientes e iban poniendo los rieles, avanzaban con esos carritos de mano, allí llevaban material y seguían avanzando.

Los puentes hacían con molones, y con cal, no había cemento en ese entonces. Todos decían que el puente cuando hubo el deslave de la Josefina, todos decían que ese puente iba a caer, total duró más. La cal antigua mismo ha sido mejor que el cemento, sabían entreverar con cal y arena. Esa habilidad que tenían, iban colocando las piedras, iban haciendo redonditos los puentes, habían hecho con la línea, yo mismo veía desde que tenía uso de razón que daban mantenimiento; así mismo cuadrillas, una cuadrilla vivía cada tres kilómetros creo, en campamentos.

Los que estaban aquí no tenían campamento por eso buscaron donde vivir y vivían aquí en la casa.



**Clementina Matute Paucar (E004F)**

La línea abrieron a pico y pala, la gente que trabaja en las cuadrillas venían de otros lados, como del Tambo, Biblián, Cañar. Don Joaquín Luna era quien entregaba la madera para poner los durmientes en la línea y con los carros a mano que se traían los durmientes.

El tren pasaba una vez al día, en la mañana y en la tarde regresaban, había la carretera pero no era muy ancho. El tren andaba despacio, pero el carro iba más rápido. Cuando estaban construyendo venían por los terrenos o invadiendo las casas de la gente. La casa de mi papá fue una de las afectadas, tenían que abrir para que pase la línea por la mitad; un sobre estante Carlos Loyola se llamaba le había aconsejado a mi papá Blas Matute que no destruya la casa, que primero pida a la empresa que le den una nueva casa para que pueda dar su antigua casa y la boten.

Mi casa estaba ubicada en toda la curva cerca del puente de Rumihurco en Azogues, como ya se hizo el corte de la línea, la gente de la empresa pidieron que abrieran la casa, pero nosotros no salimos hasta que nos dieran construyendo una nueva casa no abrimos. Después los mismos empleados nos dieron haciendo una nueva casita, pero no duró mucho tiempo porque se llevó la quebrada, entonces hicimos esta donde vivo ahora.

La gente no sabía viajar mucho en el tren porque iba muy despacio, la mayoría de veces sabían ir y venir caminando desde la ciudad de Azogues, o Chuquipata.

El tren salía a las cuatro de la mañana, en el Tambo se llegaba a las seis y del Tambo a Guayaquil se llegaba a las 11 de la mañana. Se hacían aproximadamente 7 horas desde Azogues hasta la ciudad de Guayaquil. Más la afición de la gente por viajar en el tren era por ir gustando los paisajes que se podían observar, pero para un viaje de apuro el tren no valía. El precio no era muy caro, era la época del sucre.

Los autocarriles solían pasar bien seguidos, llenos de gente sobre la cubierta; ellos iban a parar en Cuenca en la Quinta Bolívar. Y la mayoría de ellos eran turistas extranjeros.

Si se pensara en rehabilitar el tren seria ya con máquinas más rápidas, en un inicio era de viajar con los trenes que se movían a base de la leña, luego llegaron los que eran a diésel.

Angelita Sofía Quizhpe Criollo (E009F)

La Caja Ronca

Recuerdo, que cuando llegó el ferrocarril pues como nadie oíamos nunca ningún ruido, una madrugada mi mamá ha estado bien asustada, oyendo un ruido:





tracack, tracack, tracack, tracack; como nosotros dormíamos con mi mamá, nos mueve para que despertemos, ya me mueve a mí, ya le mueve a mi hermana- como antes han sabido hablar de diablos, de cajas roncadas, que lleva el carro de fuego a los ricos no sé qué; y mi mamá asustada ha estado suponiendo que eso ha de ser. Decían ¡la caja ronca!, así le habían contado a ella que sonaba. Nosotros nos asustamos y mi mamá se puso a rezar unos cuantos rosarios, y nada, mi mamá se asustaba porque ya parece que se imaginaba que venía directamente a nosotros, bien asustada, hasta nos hacía asustar a nosotras también. Cuando en una de esas, pita el tren, con alivio y consuelo mi mamá se da en cuenta que era el pito del tren. Se dio en cuenta que no era ninguna cosa del diablo sino era la máquina. El susto nos llevó más de una hora en silencio y rezando, recuerdo que era entre las 3 o 4 de la mañana; y en esas épocas no había ni luz por Gapal.

Mi mamá mucho tiempo atrás había visto y usado el ferrocarril desde el Tambo a la Costa y, también había escuchado como pita, por eso esa madrugada supo identificar ese pitido. Supongo que el sonido se escuchaba tan claro ya que había solo árboles por la zona y eso llevo a que se escuche con más precisión el ruido que hacía la máquina a vapor.

Con la venida del ferrocarril entraban las cositas de Cañar para acá, y había bastantes cosas que comer: papas, habas, mellocos; porque enviaban en el tren desde Cañar para acá; los cañarejitos calmaron el hambre de la ciudad, no podían venir en carro, porque era más incómodo para ellos, no había carros como ahora hay, pero dice que cuando ya ha entrado el ferrocarril acá mejoró la situación de los mercados

Las carreteras en mal estado fueron peligrosas. Era muy ralito, los carros era, aquí había carros cada media hora. Había carros para la costa, pero era directo a la costa, no había así como hay ahora directo a Cañar, a Azogues, de pasadita iban dejando. Entonces por esa situación la gente no podía meter ni acá mucho ni a la costa mucho. Pero ya con el tren decían que ya se ha mejorado la situación aquí, que los cañarejitos nos dieron de comer, el otro día no más estaba contando doña Zoila Luzuriaga que, ella como vivía vendiendo ropa entonces ella estaba al tanto de todo. Yo le ayudaba a vender la ropa.

Jorge Alcívar Bernal Bernal (E014M)

Bueno, yo he tenido muchas funciones, yo comencé como peón, después fui banderero, después fui sobre-estante de la cuadrilla y luego para poder conducir el autoferro yo no manejaba las locomotoras dio yo manejaba un autoferro con revoluciones pequeñas como un carro grande, esos manejaba, los trenes grandes no. Entonces hice ese curso para ser solicitante de ayudante del autoferro y luego otro curso para manejar el autoferro, se llamaban un cargo ayudante del motorista y el otro cargo motorista, entonces esos son los cargos que yo he tenido dentro del ferrocarril.





Aquel tiempo fue el único medio de transporte que daba vida a los pueblos por el hecho de que venía todo; venía gasolina, venía en sal, venía toda clase de productos, poco de artefactos que habían que transportaban, pero para la supervivencia de la gente transportaban ferrocarril porque por medio del ferrocarril salía de la costa trenes y la carga quedaba en Sibambe y de Sibambe traspasaba a las locomotoras que había acá y eso traían para todos los pueblos de Chunchi, el Tambo, Biblián hasta acá a Cuenca.

Gapal en esa época

Fue de mucho movimiento, aquí se utilizaba el telégrafo, un Hermano mío fue uno de los telegrafista por aquí hay un Sr. Que fue telegrafista, jefe de estación, fue de mucha actividad, de todas maneras habían los autocarriles, los ferrocarriles.

Administración del ferrocarril

El ferrocarril toda la vida se administrado con fondos del estado, más antes no se daba pronto las jubilaciones, no daban y por eso se paralizaban muchas veces los trenes, muchas veces se dañaban los autoferos o cualquier cosa pero no había repuestos.

Los pagos

Desde que entró la primera Junta Militar en 1963 desde ahí no había fallado nunca, yo me acuerdo que mis tíos, mis parientes ya mayores eran ferroviarios en el Tambo – Provincia del Cañar, me acuerdo era una novedad cuando decían han pagado de 6-7 quincenas – en ese tiempo pagaban por quincenas estaban endeudados de 3-2 meses era poco, de 3-4 meses, pagaban como los bonos de ahora se llamaban reducción un papelito, cogían ese papel decía por cien dólares venían Azogues a cambiar permitían ya 10 sucres entonces eran así los pagos, pero vino la Primera Junta Militar y completó el Ferrocarril de Azogues hasta Cuenca, porque de Azogues hasta Cuenca quedó solo terraplenes, puentes de hechos, terraplenes. Entonces para que venga desde que llegó Azogues en tanto tiempo demoró más de 20 años para el 64 que llegó, el ramal es el Ferrocarril Austral Sibambe- Cuenca. Llegó más tarde y se fue tan pronto. Sixto Durán Ballén a nivel nacional se compró los puestos de los trabajadores del trabajador dando dinero.

Factores que contribuyeron a que desaparezca el ferrocarril.

Uno es la Josefina, otro es lo que le digo la compra de renunciias, otra las alcaldías de Cuenca y Azogues jamás han hecho nada por el ferrocarril, este rato cuando retomaron los proyectos del gobierno actual para la rehabilitación del ferrocarril, puso a consideración de todos los municipios, que todos los Municipios trabajen y le soliciten al gobierno la ayuda para la renovación del contrato. En este caso el Tambo, el Municipio del Tambo tomó cartas en el





asunto y pidieron ayuda y rehabilitaron un tramo de 2-3 km pero ya hicieron y así los otros alcaldes de otras ciudades del ferro-sur, en Norte y todo lo demás, pidieron ayuda y conjuntamente con el Gobierno lo hacen, pero acá nunca, jamás en la vida les ha interesado el ferrocarril han sido como enemigos, en el Municipio por decir que las oficinas centrales están en Quito no hacen nada por eso está como está así, es la única zona abandonado en Cuenca, porque Uds. No ven en ningún otro barrio así abandonado, todos están atendidos.

Rehabilitación

¡No pues lógicamente! Por nosotros si es posible que llegue no acá a Gapal porque ya es el centro de la Ciudad, pero que se quede por Chaullabamba, la Estación Principal, por alguna parte, no vamos a querer que venga acá porque eso es imposible pero lógicamente imagínese el turismo que haría.

Hermandad Ferroviaria

El Sindicato Ferroviario Ecuatoriano fue el primer sindicato a nivel nacional en 1922 cuando José Luis Tamayo mató a los sindicalistas por las protestas y botó al agua ahí la mayor parte eran ferroviarios, la mayor parte de muertos, eran de Guayaquil. El ferrocarril en 1908 ya llegó en Quito pero más antes ya estaban los trabajadores, entonces desde ahí desde 1930 por ahí ya los primeros jubilados del ferrocarril los que ingresaron en 1908 todos ellos ya empezaron a jubilarse, pero aún no estaba el seguro ni todo lo demás completamente (instituido) el seguro creo que se instala en el 38 el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, pero la hermandad ya, se instala la hermandad de los primeros jubilados en el 52, en 1952 desde ahí nace la hermandad de los primeros jubilados del Ecuador, entonces desde ahí viene funcionando hasta la actualidad ya vamos quedando los últimos testigos vivos, siquiera nosotros nos encargamos de gestionar que no le pagan muchas veces o a gestionar los sueldos, nosotros tenemos un comité central en Quito, entonces ellos se encargan en hacer todas las gestiones en el ministerio o en la empresa de los ferrocarriles, en el seguro en toda parte, entonces es como nuestra solución.

Aquí estamos más o menos unos 50 personas en la estación de Gapal, ya no somos todos pero hay los familiares, la viuda, la hermana de los ferroviarios, los familiares; entonces no todos somos ferroviarios, son las esposas de los ferroviarios que ya se han muerto los que han quedado.

Guido Jaramillo (E031M)

Ojalá ésta sea la inauguración y el rescate de la estación ferroviaria actual (refiriéndose a la sección con la hermandad de jubilados), no hay trenes y con la política actual creo que no habrá, pero por lo menos un homenaje a la importancia que tuvo Sibambe – Cuenca, debería rescatarse la Estación del Ferrocarril de Cuenca; aquí hace falta un monumento, tantas locomotoras que





están en lugares que no corresponden, deberían haber aquí un monumento con una locomotora al ferrocarril.

Yo trabajé 30 años en la empresa y empecé desde abajo como ayudante mecánico y terminé como superintendente y esa función me dio la oportunidad de recorrer el ferrocarril, incluido el Sibambe – Cuenca. En Sibambe todas las líneas que eran los desvíos para almacenar vagones con carga a Azogues a Cuenca eran llena la estación de Sibambe. Equipo caminero se traía por ferrocarril y realmente es imperdonable el descuido de los gobiernos al prácticamente desaparecer el tramo Sibambe – Cuenca, si hubiera un gobierno consiente, es bien urgente y necesario que se recupere este sistema. Usted oye todos los días y nosotros leemos en la prensa los accidentes que hay en Alausí – Chunchi por la carretera.

¿Qué es el ferrocarril? El ferrocarril es para el transporte de carga y pasajeros, pero hoy se lo está limitando solamente para el turismo y lo que es más grave no es un turismo para el nacional porque los precios son extremadamente caros, imposibles de pagar para el común de los ecuatorianos. El Ferrocarril es para transportar carga pesada, con precios sociales y eso no está cumpliendo por lo menos para comenzar deberían ir pensando en reconstruir el tramo de Sibambe Chunchi que no demanda muchos kilómetros que la línea está todavía en su lugar pero eso sería el ¡principio! Para que Biblián, Azogues tomen acciones y se procure que el ferrocarril vuelva a funcionar en el Austro.

Cesar Cuadrado (E018M)

Fui Maquinista. Primeramente entré a la mecánica a aprender la nomenclatura de la locomotora y posteriormente ya cuando aprendí, me hicieron un examen en Riobamba para ser maquinista, pasé 8 días ahí en Riobamba dando el examen, me pusieron una locomotora con un convoy y avancé a Urbina, para descender Ambato. Entonces cuando ya regresé de ahí el director me dijo ya vaya no más a su base que era la Nariz del Diablo en Sibambe; y desde ahí ya empecé a trabajar como maquinista; yo era primeramente mecánico, era fogonero, maquinista de patio; así tuve que ascender.

Época de la llegada

En primer lugar la gradiente de Sibambe a Tipococha era lo más fuerte, de Sibambe se salía con 4 vagones hasta Santa Rosa al Km 30; de Santa Rosa a Tipococha, otra gradiente más fuerte se dejaba ahí un vagón en Santa Rosa y se subía con los tres no más, cuando ya teníamos ahí todo el convoy avanzábamos.

Recuerdo cuando hubo la invasión del Perú, yo traje los tanqueros, el personal del ejército, con los cañones para que se aproximaran a la frontera.





Yo era uno de los primeros maquinistas y fui uno de los primeros que llegamos a la inauguración aquí en Cuenca, entre 3 compañeros: Wilson Ibarra, Marco Idrovo y mi persona en 3 locomotoras.

Mi finado tío me enseñó a manejar la máquina, él también era maquinista. Él ya murió y yo le reemplazó. ÉL vivía en la Nariz del Diablo, él se llamaba Tarquino Bermeo, hermano de mi madre. Él muere porque en el Km 2, a las 6 de la mañana que salía se hundió la línea y se viró la máquina y él murió atropellado, quedó con los pies envueltos en la casilla de la máquina.

Estaba viniendo de Sibambe, en el Km 28 donde cogía el agua para la máquina, el tanque estaba al filo de una quebrada; había que poner a la máquina en posición para que tome el agua; entonces cojo la palanca para ponerle en el tanque, recuerdo que yo tenía el reloj en el overol, y justo en ese momento se engargantó en la palanca y se fue el reloj a la quebrada ¡Fin, ahí se quedó! Si yo no arrancaba el reloj de mi bolsillo la palanca me halaba.

En Sibambe estaba ubicada la Gerencia del Ferrocarril, era de madera, allí había un depósito de gas, aceite, lubricadoras, piscina, club, bodegas del ferrocarril para el combustible, víveres; un día se incendió por el descuido de unos compañeros que se quedaron ahí y quedó en cenizas. Cuando me fui, ya no hubo nada.

Rehabilitación

¡Claro que sí! ¡Si eso ha sido parte de mi vida, que no hubiera querido que vuelva a funcionar! Y el lugar donde construyeron las locomotoras, Estados Unidos la Casa Redonda era las fábricas de las locomotoras, tal es que en Durán hicieron una buena mecánica y solamente los inyectores que era para alimentar el caldero no funcionaba las toberas eran producidas allá en la Casa Redonda de EE.UU; con eso se absorbía el agua y se introducía en el caldero automáticamente con la presión del vapor se le metía el agua al caldero. En Durán hacía las toberas igualitas pero de bronce y no funcionaban.

Berenice Hugo (E002F)

Estuve ahí yo, pero más dedicada al campo del magisterio, era profesora, pero claro dentro de este lugar se llamaba “La Súper Intendencia del ferrocarril del sur”. Mi hermano mayor era maquinista, fue el primer maquinista que llegó acá a Cuenca, 6 de Marzo de 1965, el número de esa locomotora, de esa máquina negra que alguna vez en foto han de haber visto, era la 17; esta fue la máquina que entró a Cuenca. De ahí entre la semana hacia uno o dos viajes, trayendo lo más vagones de carga, pero con los pasajeros trabajaban los autoferros, una





especie de buses, más o menos el tipo de tranvía que va ser aquí en Cuenca. Los autoferros hacían el servicio con pasajeros y los trenes hacían con servicio de carga. Pero fue el de marzo de 1965 cuando llegó por primera vez”

Muerte de Jorge Hugo

Para mí fue lo más amargo; yo había perdido a mi primer hijo varón; a mí me gustaba mucho la música; pero por el dolor por el que estaba pasando, yo guarde mi acordeón y mi guitarra, no quería escuchar música y para mí la música murió. Un día sábado era las tres de la tarde que llegó mi hermano y me dice “oye flaca, vos que ganas con hacer este silencio, tanto tiempo que no hemos tocado, saca la guitarra, el acordeón; y toda la familia apoyaba y decía: sí que saque, que saque; y entonces saqué la guitarra con el acordeón y pasamos una tarde linda; pero mi hermano se tuvo que despedir para bajar nuevamente a la estación y me dice: veras, yo vengo el próximo sábado a las tres en punto he de estar aquí por favor espérame con los instrumentos listos”

Entonces llegó sábado y yo en todo lo que tenía que hacer estuve esperándole y ya era las 3 de la tarde, 3 y media, las 4; hasta que llegaron unos chicos más o menos 4:30 de la tarde, eran de la familia ferroviaria ¡y subió las gradas rápidamente de 2 en 2 y me dice: Doña Berenice su Hermano Jorge está muerto! Pero así de golpe, -había explotado el tren- ¡Si ese día no me morí!

Él me sacó del encierro en el que yo vivía a raíz de la muerte de mi hijo. Un mes antes de que el muera se ganó un disco de oro, en un festival de la canción nacional ¡Porque tenía una voz! ¡Hermosa! Él Tocaba y cantaba.

Cuando él muere tenía 40 años, era casado y dejó seis hijos en la orfandad. A los cadáveres del lugar del accidente les habían llevado a Chunchi, ahí les pusieron en las cajas, fuimos con la familia a verle. Cuando veníamos, junto al féretro de él venía un Señor abrazado y arrodillado junto al féretro, estaba llora y llora todo el camino ¡todo el camino! Cuando ya llegamos acá a las cinco de la mañana más o menos; mi Hermano Víctor me dijo que le atendiera al Señor que vino junto al féretro; buscamos a ese señor, se hizo ojo de hormiga, hasta el día de hoy nunca le volví a ver; no sabía cómo se llamaba, ni de dónde era, hasta que empecé a averiguar sobre él.

Este Señor, había tenido una historia bien dolorosa, era del Tambo. Había tenido un accidente, no sé como pero él había matado a una persona, estaba con una orden de captura y él vivía en Chunchi huido porque ya no podía vivir en el Tambo; el Josecito le ha conocido desde antes y dicen que este señor le había rogado a mi hermano que le trajera escondido para ¡poder ver a la familia! Entonces, habían hecho un plan que cuando él saliera a Cuenca le pitara, pero un pito que sólo los dos conocían, entonces desde lejos dicen que mi hermano venía pitando y entonces este señor salía desde la escondite a otro escondite a orillas de la vía, entonces mi hermano sabía dónde está, paraba el tren un ratito hasta que él se suba y le traía hasta el Tambo para que vea a la familia y así mismo le llevaba al regreso hasta el lugar donde le recogió, eso dicen que era





siquiera dos veces a la semana; entonces claro, el Señor que lloraba en el camino era él; cuando llega acá a la casa obvio huyó por el problema que tenía y hasta el día de hoy no sé cómo se llama.

Cualquier detalle de tren a mí me trae muchos recuerdos lindos y los últimos muy amargos.

Rehabilitación

¡Ay sí! Para mí es un sueño que llegue de nuevo el ferrocarril acá, hay un mundo de gente que quiere.

Miguel Arturo Gonzáles (E020M)

Como es, así de ayudante, así en mampostería entre a trabajar yo. Entonces enseguida quería volver porque era un calor, era una cosa que no se soportaba allí. Se reunían bastante, creo que éramos como unas cinco cuadrillas, cada cuadrilla de nueve y un solo cuarto allí. Era para todos ese cuarto. La cama de nosotros era una estera, una esponja y una cobija, eso se tendía y de ahí se dormía en cama general, y se recogía, el que tenía cocinita se cocinaba así alrededor de allí mismo, sino con leña. Fue en el mismo sector de la vía eso campamentos.

Yo cuando ya era capataz sobre-estante me dedique a la borrachera; me acuerdo que llega un compañero y me dice: maestro vamos donde la Señora Marina (Dueña de un pequeño negocio, ubicada junto al margen de la línea férrea) a curar el chuchaqui. Allí con una “chica” (trago Zhumir pequeña) y una cola - eso para nueve, eso no era nada - después otro ya aparece con una grande y otro también otra grande. Tengo para recordar toda mi vida.

Teníamos que encontrarnos a las 10 de la mañana en Charasol con unos jefes y un Ingeniero de Riobamba, justo en ese sector había un desperfecto de la línea. Nosotros nos olvidamos de ir a encontrarnos con el jefe; nosotros estábamos escuchando la música de Claudio Vallejo haciendo la fiesta. Los jefes han estado esperando hasta las doce y nosotros con el carro de mano tomando en media línea con las herramientas y todo, y sin bandera. Uno de ellos, el banderero ha estado afuera y ha hecho de cabecera el riel y se ha puesto a dormir borracho; y por suerte se vota a la cuneta cuando venía el autoferro y solo fue golpeando el carro de mano que estaba con las herramientas y las ollas botadas, y los señores sobre-estantes sonsoliando salen a ver qué pasó.

El Ingeniero Guevara me dice: Está bien Señor Gonzáles, está bien, teníamos que encontrarnos a las diez de la mañana en Charasol y Ud. está pegándose los tequilas, siga no más.

Pasó dos, tres días y llegó un telegrama que decía: julano de tal, castigado a Casiguana (pueblo ubicado más allá de Huigra). Allá me mandaron a trabajar porque era el jefe, a los otros les descontaron el diez por ciento.





Entonces me voy a trabajar allí, triste, triste, y allí habían solo monos (Refiriéndose a la gente costeña) ¡Que van a obedecer a un pobre serrano! Había ocasiones que salíamos a las siete de la mañana al trabajo - otros borrachos han sido esos también- ellos ya compraban su litro de trago, su galón y se ponían a tomar; salía el “mixto” a las dos de la tarde, se montaban allí y se iban a la casa en Huigra; allí me dejaban botando las herramientas con los carros de mano; yo sabía estar saliendo solito llevado los carros de mano. Ha sido en esa parte un desierto, habían moscos y sancudos; me arrepentí de haber estado tomando aquel día.

Entonces allí me encuentro a los tres o cuatro días al ingeniero Guevara que ha salido al recorrido, y me pregunta que si estoy enseñado ahí; yo le digo: que voy a enseñarme en este desierto con moscos, puro arenilla. Entonces le pedí que me saque de ese lugar, no me enseñaba, además los trabajadores eran resabiados y el clima era malo también; me dice no se preocupe le voy a pasar a Chunchi, a los dos meses me sacaron de ese lugar.

Con los vicios también viene una experiencia y se aprende algo de la vida también.

Algún momento el de rehabilitarse

Del ferrocarril tengo algo bueno, tengo nostalgia, yo recuerdo el pito del tren y se me hace algo. Viene rapidito porque no me aguanté algo más para jubilarme. Justamente tuve diez años en el ferrocarril, ahora tengo 21 años aportando al seguro. Los pagos tenían que ir a las estaciones dependiendo donde estaba. Había ocasiones que les pagaban pasado los tres meses. Las máquinas eran desfasadas, solo eran pintadas.

El telégrafo solamente se hacía al tacto. Yo recuerdo que una vez llegan unos italianos en Biblián, que la señora Rosa Luna como ella trabaja. Se comunicaban con ventanas, con el Tambo. El teléfono también se usaba. Muchas veces hicieron chocar a los trenes, median mal los cruces. Había desvíos, iban contactados pero los de las oficinas se equivocaban y solían chocar.



NOTICIAS UTILIZADAS

PAGINA CUATRO CUENCA — ECUADOR DOMINGO 23 DE ENERO DE 1961

REPORTAJE GRAFICO DE LA VISITA A LA FABRICA DE CEMENTO GUAPAN

Los accionistas de la Empresa Industrias "Guapán" visitaron los trabajos realizados en la vecina provincia, previos a la instalación del Campamento y al montaje de la Fábrica. El Gerente de los trabajos proporcionó los informes respectivos y explicó los programas a realizarse. Los accionistas estuvieron también en las minas de carbón de piedra para cerciorarse de los trabajos de exploración que realiza la misma Compañía.



El Ing. Zvonimir Gajer, Director de los Trabajos de Instalación de la Fábrica de "Guapán" explica en los planos respectivos los trabajos efectuados hasta la fecha y señala la ubicación de las construcciones que deben levantarse en el área preparada al efecto. Miembros de la prensa y varios concurrentes a la inspección de los trabajos que se han el miércoles último, escuchan con el máximo interés las informaciones en referencia.



El cruceamiento del río "Tabacay" en la zona de Guapán.

El miércoles pasado visitaron los trabajos de la Empresa Industrias "Guapán" Sociedad Anónima, los Delegados de las instituciones de esta Empresa. Los Ingenieros Zvonimir Gajer, Gerente de los Trabajos que realiza la PIC en Azogues, Juan Rachat, técnico y experto en minas y Juan Tapia Ingeniero Civil, recibieron a los visitantes y les dieron a conocer los detalles de cada una de las obras, las realizaciones posteriores, la aplicación de los planos aprobados por la Empresa, las exploraciones que realizan en San Luis de Mangán para localizar la central de las minas de carbón de piedra.

En Guapán

Los comisionados observaron detenidamente los trabajos realizados para acondicionar el Campamento de la Compañía Constructora, así como para arreglar el Área donde se levantarán las construcciones, en las que irá el montaje de las máquinas y de la Fábrica en general, incluido el horno que requiere una gran superficie.

También recorrieron los trabajos de desvío del río Tabacay, que antes atravesaba precisamente, por el lugar donde debe levantarse la Fábrica.

Los accionistas y sus acompañantes comprobaron el gran movimiento de tierras realizado hasta el momento, los cerramientos, muros de contención y construcción de las bases del campamento y villas para residencia de los ingenieros y técnicos que dirigirán la Fábrica.

En Mangán

Posteriormente estuvieron en San Antonio de Mangán, justamente en las minas de carbón de piedra en el cantón Biblián. En dicho lugar, recorrieron el túnel de 110m. construido hasta el momento en empeño de verificar, una vez más, la existencia, calidad y la cantidad del carbón. El Ingeniero Juan Rachat, informó que, a la vuelta de diez o quince días, el túnel habrá llegado a la "caja" misma de la mina y permitirá examinar la cantidad y calidad de carbón que existe en Mangán. De todos modos, al momento, los técnicos de la PIC, han hecho conocer que los yacimientos de Biblián, abastecerán suficientemente la Fábrica de "Guapán", el proyecto de la termoeléctrica y cualquier otro proyecto de explotación.

Al penetrar al túnel, los visitantes advirtieron la presencia de carbón de piedra de la mejor calidad y en la misma zona observaron cómo aflora el carbón a la superficie del suelo.



En cuanto a la función del ferrocarril no cabe discutirla. Los medios de transporte parece que se complementan y ninguno está por demás. Si la vía aérea no está al alcance de todos, la carretera o el ferrocarril ofrecen mayores facilidades. El comercio encuentra, así mismo, en el ferrocarril una gran ayuda, sobre todo para la carga pesada.

El ferrocarril a Cuenca viene a prestar positivos servicios al comercio y al turismo. La facilidad en el transporte no es sino una manera de intensificar el intercambio. La actividad de Cuenca ha de intensificarse seguramente con esta nueva vía.

Lo que sí pedimos desde ahora es que se reglamente con toda severidad los servicios ferroviarios, que sólo así se conquistarán la confianza del público. Los itinerarios deben ser de lo más fijos. A los pasajeros no les debe faltar ni las atenciones ni las comodidades que se acostumbran en estos transportes. Dada la responsabilidad del Director de Ferrocarriles estamos seguros que todo esto ha de reglamentarse en debida forma, lo cual ha de prestigiar este nuevo transporte.

El día de hoy merece grabarse en nuestros anales, pues viene a ser el comienzo de una nueva etapa de mayor movimiento económico, lo cual se traduce en un trabajo más intenso y en un aumento de la riqueza colectiva.





NOTAS Y APUNTES

GASPAR SANGURIMA

BIENVENIDO EL FERROCARRIL A GAPAL

De altísimo valor, de extraordinaria importancia el hecho de que, tras monstruosas demoras, después de promesas y negociados, burocratismo incalificable y pretericiones a otros compatriotas que no sean los de las camarillas gobernantes para funcionarios de la construcción del ferrocarril, esta cosa misteriosa y arcana para los cuencanos haya llegado a un lugar aledaño. Corresponde a buenos patriotas de ayer y de hoy el triunfo. Hay nombres como los de Federico Malo y Abelardo Andrade que deben ir en primer lugar. Hay nombres como el de Pancho Tálbot -insigne en el patriotismo y valeroso en la pluma- y el de Alfonso Peña Jaramillo, que han de destacarse. Hay otros nombres que es mejor callar, cuando hay que hacer un recuento de porqué ese ferrocarril no ha llegado sino ahora. Una frase del incomparable Luis Cordero Dávila en alguna de sus famosas improvisaciones, resume cual-

cuántos gramos de carne digiere el niño arrabalero, hijo de los guardianes de quintas o de peones que baten lodo?

La depauperación de proteínas, carbohidratos, vitaminas, sales minerales, en la alimentación de nuestro pueblo, subirá de punto con el aumento de líneas troncales para la salida de víveres sin discrimen, y esto se prueba con números:

Ignoro si el lector reparó en una importantísima publicación del Ing. Miguel Argudo, intitulada "El Sistema Vial de la Provincia del Azuay" en la que, con gran copia de razón y datos precisos, establece que "el sistema vial de la Provincia del Azuay tiene una longitud total de 853 kilómetros que se podrían clasificar en la siguiente forma: 17 kil. carretera de primer orden; 387 kil. carretera de segundo orden; 433 kil. carreteras de 3º y 4º orden. Como se desprende de las anotaciones anteriores, la vialidad EN EL AZUAY es deficiente: ya que, de

improvisaciones, resume cualquier consideración: "Ese ferrocarril -dijo- ha podido llegar a Cuenca hace mucho tiempo, pero no sobre rieles ordinarios, sino sobre paralelas de oro". Tal es el derroche de dinero que se hizo, con su pretexto. Hasta que, entre remiendos de fierros viejos, chatarras del Curaray y

teriores, la vialidad EN EL AZUAY es deficiente: ya que, de su totalidad, más de un 50% CONSTITUYEN CAMINOS QUE NO REUNEN CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS MÍNIMAS. SIENDO UTILIZABLES ÚNICAMENTE EN VERANO. CON RESPECTO AL OTRO 50% NECESITAN URGENTEMENTE REA-





que ,entre remiendos de fierros viejos, chatarras del Curaray y otras chatarras, la locomotora está deslumbrando a los habitantes de Gapal.

Y el asunto -que se presta para una gran batida de propaganda, cosa que no se ha hecho como es debido, porque seguramente falta gente que sepa escribir estas cosas en alguna "sala de prensa", el asunto no es para morir de gusto. El ferrocarril viene a llenar una aspiración sentimental. Un hueco retórico. A secar el llanto de una parte del pueblo secularmente postergado y fascinado por esa noveletería. Las cosas, no cambiarán mayormente. O quizá sí: cambiarán en el sentido de empeorar algunas formas de vida como por ejemplo la de los transportes autonomos por las carreteras, porque hay muchos propietarios de vehículos -gente pobre, cargada de familia- que se verán afectadas por la competencia. ¿Qué gana el pueblo? Vamos a verlo:

La salida de productos desde esta provincia a otras de la República, sin compensación vale-

PECTO AL OTRO 50% NECESITAN URGENTEMENTE REALIZAR MUCHAS MEJORAS PARA CONSIDERARLAS COMO CARRETERAS de 2º ORDEN TANTO EN SU TRAZO COMO EN LAS OBRAS DE ARTE; pues, con respecto a los puentes existentes, tenemos un porcentaje muy elevado que son ÚNICAMENTE DE CARACTER PROVISIONAL".

El Ingeniero, en conclusión, sugiere ciertas ampliaciones y extensiones para las vías troncales; pero mi observación es contraria a ese asunto, y se refiere únicamente a lo siguiente: Si no tenemos vías suficientes para extraer desde todos los segmentos territoriales agrarios y agropecuarios de la Provincia productos de consumo, si no hemos intensificado, por esto mismo ,nuestra incipiente producción agrícola y ganadera, pues por exposición del Ingeniero Argudo estamos en soletas en cuanto a esas vías: ¿Cómo nos permitimos ampliar las vías troncales por donde se escapan nuestros alimentos, y por donde NO VENDRAN JAMAS OTRA

pública, sin compensación verdadera, se intensificará. Ejemplo: no hay autoridad alguna que haya logrado hacer bajar el precio de los víveres para consumo nuestro, cotizándoselos algunos más caros que en Guayaquil. Las cantidades enormes de carne, huevos, verduras, frutas serranas, naranjilla por ejemplo, que van a venderse en Guayaquil, dejándonos en soletas, no están compensadas con el arroz de pésima calidad, el banano rechazado y otros rechazos que nos traen a vender a nosotros. ¿Qué sube la prosperidad económica porque tenemos más di-

NO VENDRAN JAMAS OTRA COSA QUE RECHAZOS DE OTROS MERCADOS COMO EL DE GUAYAQUIL, depauperando aún más nuestras reservas alimenticias en forma verdaderamente necia e ignara?

Es verdad que hay grandes propietarios agricultores que han alcanzado magníficos rendimientos e intensificación de sus áreas para alcanzar, verbigratia, el producto exportable enlatado. Pero esto, no es sino el fenómeno singular, digno de todo encomio. No es la generalidad del pueblo agricultor, que no experimenta sino una somera edu-





nos traen a vender a nosotros. ¿Qué sube la prosperidad económica porque tenemos más dinero? ¡Lo tienen las gentes hacendadas, los ricos, los comerciantes que saben cómo se despachan! Nosotros, la gente del pueblo sin notabilidades oficiales ni inauguraciones, estamos pagando carísimo esos productos, que en los salones de Guayaquil, por ejemplo, resultan más baratos que en Cuenca, por el exceso de competencia y el ningún control sobre consumo y salida que debieran ejercer las autoridades con estadísticas a la mano y un arma en la otra. Si quiere usted, lector, comer un buen bistec, tiene que ir a Guayaquil, al Salón de turno. Le resultará más barato que en Cuenca. Aquí usted no puede comer un "chato" gordo, porque simplemente los extranjeros y los nacionales se encargan de limpiarse

con el lomo fino de res, para venderlo, en monopolio, a los comerciantes de Guayaquil. De donde se observa que, por ejemplo, los datos acerca de que sólo en este mes pasado de febrero se vendieron CUATROCIENTOS MIL SUCRES de carne a Guayaquil, son evidentes; como son evidentes las informaciones de que para comer arroz en esta ciudad resulta que hay que ir a traerlo, cocido, de Guayaquil; porque el precio es prohibitivo. Y aquí pregunto yo: ¿Cuántos huevos toma a la semana el hijo de la toquillera,

mio. No es la generalidad del pueblo agricultor, que no experimenta sino una somera educación, y esto porque hay entidades como el Centro de Reconversión Económica, que lo auxilia de cierto modo. Pero tampoco es regla general, ni se registra una ascensión progresiva y masiva en la producción agrícola. No tenemos, pue, vialidad sistematizada en la Provincia, meno aún producción técnica, y los productos se nos van a otros mercados, trayendo, claro está, dinero que no viene a las manos del pueblo. Es decir, es la eterna cantinela; si la exportación de sombreros, por ejemplo, acaba de registrar la venta de diez mil docenas en este último mes de febrero, no hemos de ser tan escépticos como para negar que es ventaja para los tejedores, en cierto modo; pero no hemos de consignar la candidez, por decir

lo menos, que toda la ventaja la tienen esas infelices mujeres que se destruyen los pulmones en la tarea. Ojalá que estas reflexiones no suenen a comunismo ni antipatria, en algunos corazones de pedernal que quieren pasar por patriotas. Pero el ferrocarril a Cuenca debe ser saludado, menos que con hermosos dritambos, menos que con los cursis "slogan" periodísticos, con verdades de a folio, que el pueblo acaricia. ¡Viva, pues, el ferrocarril de Gapal!

es ventaja para los tejedores, en cierto modo; pero no hemos de consignar la candidez, por decir lo menos, que toda la ventaja la tienen esas infelices mujeres que se destruyen los pulmones en la tarea.

Ojalá que estas reflexiones no suenen a comunismo ni antipatria, en algunos corazones de pedernal que quieren pasar por patriotas. Pero el ferrocarril a Cuenca debe ser saludado, menos que con hermosos dritambos, menos que con los cursis "slogan" periodísticos, con verdades de a folio, que el pueblo acaricia. ¡Viva, pues, el ferrocarril de Gapal!





Estímase suceso extraordinario la inauguración del Ferrocarril Sibambe - Cuenca el sábado seis de marzo

Concurrirán a la ceremonia la Junta M de Gobierno y Ministros Starios, del Estado

GUAYAQUIL, Marzo 2. (REM)— inauguración oficial del Ferrocarril Sibambe - Cuenca contará con la asitencia de los miembros de la Junta Militar de Gobierno y del Gabinete Ministerial, la Prensa Nacional, además de numerosos invitados del más alto nivel, pues se trata de un suceso extraordinario.

El contrato para la construcción de este Ferrocarril se firmó hace sesenta años y los trabajos efecti-

vos comenzaron hace 51 años. Transcurrieron los lustros sin que este anhelo de los pueblos del Austro se hiciera realidad y ha correspondido al Gobierno de las FF.AA. culminarlo.

La construcción del Ferrocarril que se inaugura el seis del presente mes fue un propósito que existió en el país desde el siglo pasado. El Presidente de la República García Moreno hace ciento cuatro a

ños expidió un decreto autorizando celebrar contratos en que se estipule la construcción de Ferrocarriles en varios lugares del país entre los que se citaba concretamente uno que debía ir desde Naranjal a Cuenca.

Hace noventa años el Presidente Antonio Borrero dispuso que se construyera un camino provisional de herradura de Sibambe a la villa de Azogues, atravesando por Chunchi y Cañar, pero de manera que después se convierta en vía férrea.

Hace cincuenta y nueve años se firmó un contrato ad referendum para la construcción del FF. CC. Huigra - Cuenca, con Eduardo Morley, apoderado de George Altemberg y hace cincuenta y un año comenzaron los trabajos en Sibambe, a cargo de la Compañía alema-

A EN 5 PUNTOS SU PEDIDO PARA
CUNTO LÍMITES CON EL PERU

NOTICIAS DE AZOGUES

ESTABLECERAN SERVICIOS SOCIALES

Azogues, setiembre 19.— El Capitán Hugo Mosquera, que se encuentra encargado de la Policía de esta plaza, por ausencia del Primer Jefe, Subprefecto Vicente Arteaga, está empeñado en organizar un almacén de subsistencias, para los familiares de los policías.

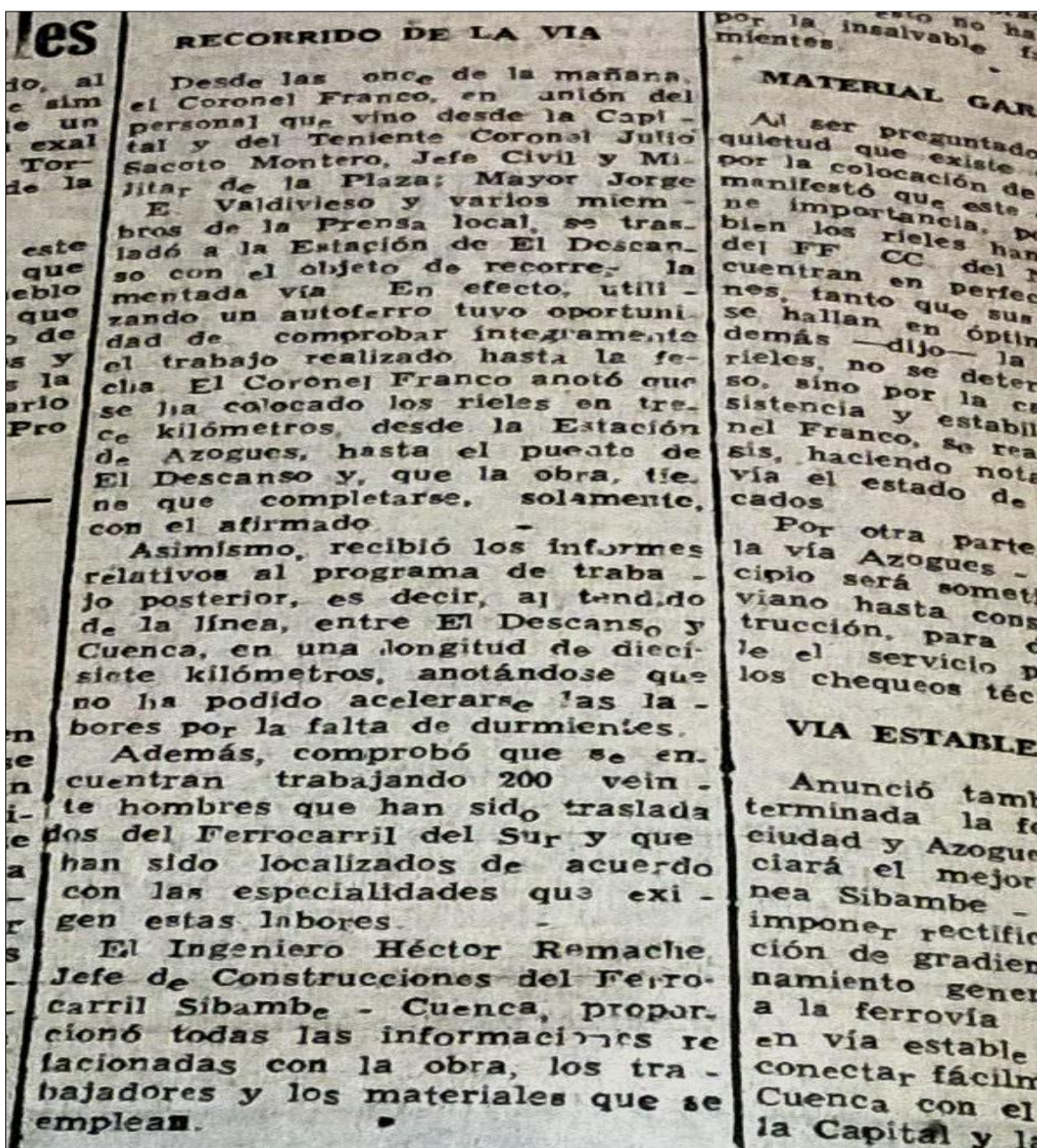
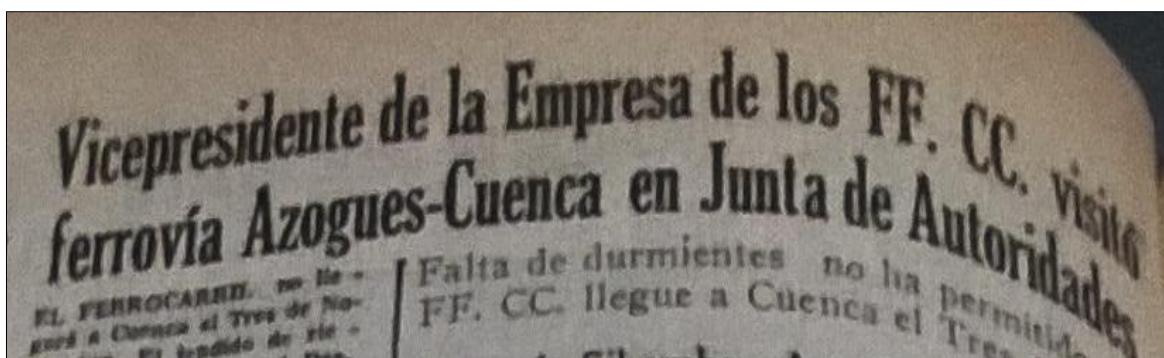
Estos servicios los organizará en los bajos de la Oficina de Investigaciones Criminales, tramo nuevo, recién inaugurado. Trata también de continuar la construcción de la planta alta del edificio en el local hoy ocupado por la cocina del cuartel. Ha vis-

to importante esta construcción para poder extender las dependencias de la OIC. Para ello cuenta con el apoyo ofrecido por el Sr. Jefe Civil y Militar y el Sr. Guillermo Domínguez, Presidente del Consejo Provincial.

ADELANTA ENRIELADURA

Hoy apreciamos como avanzan los trabajos de colocación de durmientes y rieles para la línea férrea a Cuenca. Los trabajos se encuentran ya cerca del puente de Rumiurco. Para su labor los obreros cuentan con un pequeño autocarril que avanza a aquel lugar, asegurando la distancia de las paralelas.







**RAZONAMIENTOS
TECNICOS**

Con relación al terminal del Ferrocarril en "Gapal" indicó que la Empresa ha resuelto construir este Terminal en dicho sitio, pero que estará listo para escuchar cualquier pronunciamiento sobre cambio de ubicación, siempre y cuando venga acompañado de razonamientos técnicos racionales, de necesidad impostergable y de interés ciudadano.

El Vicepresidente de los FF. CC. ratificó el deseo de la Empresa de impulsar esta construcción hasta llegar con la ferro vía a Cuenca, para después preocuparse de la construcción de la terminal.

El día de hoy, anunció que viaja a Durán para resolver el problema de provisión de durmientes.

DOMINGO, 7 DE MARZO DE 1953

Visto y oído ayer en Gapal....

V. NOIR

Al cabo de por lo menos dos años, ayer volví a recorrer los campos de Gapal..... Yo también me llené de entusiasmo y curiosidad ante el anuncio de la llegada del ferrocarril a Cuenca, después de más de sesenta años de construcción y por lo que presumía encontrar y escuchar al arribo de los señores miembros de la Junta Militar. Dirigi mis pasos hacia la orilla del Yanuncay pasando por El Vergel y el barrio de la chatarrera, que en ningún caso se ha de confundir con "chatarreros" ni cosa que se le parezca. Al puente de madera, antes de llegar a la Quinta Bolívar le han colocado una hermosa barandilla, dándole un aire de recién construido y calculado para soportar el peso de los enormes camiones que no se darán descanso transportando a la ciudad toda la carga que de hoy en adelante se utilizará, probablemente, utilizando.

gaños.

"Esta sí que es una hermosa jornada para la Junta Militar"concepto de un señor, a quien en alguna oportunidad o en muchas escuché lanzar pesates contra los señores militares, en la misma forma mañosa y dañina como acostumbra expresarse contra ciertas instituciones y hombres que le facilitaron escalar y llegar al sitio en donde ahora se encuentra. Oyendo y viendo lo que decía, volví a mis propios pensamientos y estos me gritaban en el estómago lo siguiente: Ningún Mandatario tiene escapatoria posible ante esta clase de hombres, porque son éstos los que más daño hacen a un gobernante; porque son éstos, los que con su mentalidad de adulones y serviles, hoy le cepillan a uno y mañana al otro; hoy ensalzan al que está arriba y mañana le denigran; hoy le mienten como miente el enamorado.





por el rumoroso Yanuncay. El edificio terminal del ferrocarril a Cuenca, como ya dije, se presentaba limpio, bien asentado y pintado de colores serios, cual corresponde al sentimiento que ayer a todos nos embargaba.

Me cansé de contar las "ramadas" y los sitios de venta de cervezas, colas, fritadas, cuyes, pernils, papas, mote y chicha, alrededor del edificio terminal; bordeando el río y a lo largo de la línea férrea en una extensión no menor de trescientos metros.

Hice mi aparición por Gapal, cuarenta minutos antes de las tres de la tarde, hora anunciada para dar comienzo al solemne acto de inauguración de una obra, que, quien va a negarlo, la ha terminado el actual gobierno militar. Pensé que el programa

Me levanté de golpe de la cómoda silla que ocupaba y cabizbajo, pensativo, avergonzado y triste, recorrí un buen trocho de la línea férrea en dirección a Monay.

Con la vista y los pies iba calculando el afirmado que se ha colocado bajo los durmientes. Tuve la impresión de que en este aspecto el asunto no está del todo terminado y recordé entonces lo que alguien me dijera hace no muchos días: "No sé si habrán consultado la naturaleza y la consistencia del terreno por donde pasan las paralelas; alguien estudió el aspecto geológico de esas tierras, estableciendo que son demasiado ligeras y poco consistentes, circunstancia que obliga a considerar las posibilidades de deslazar las posibilidades de deslazar las pre-





INTERESES GENERALES
EL FERROCARRIL SIBAMBE-CUENCA
UN VIEJO ANHELO CONVERTIDO EN REALIDAD
SE DIJO HACE SEIS AÑOS CUANDO TODO ERA OFERTA

El diario "EL MERCURIO", de Cuenca, en su edición de 26 de septiembre de 1959, editorializó bajo el título: "Una obra olvidada", y entre otras cosas, dijo lo siguiente:

"Entre nosotros nada se hace por coro - nar la obra de nuestro ferrocarril, a pesar de que dicha obra está al terminarse".

En cuanto a las ventajas que ofrece una línea férrea, no hay para que discutirla, sobre todo si este problema lo situamos en nuestro medio, en donde la incipiente de la realidad, la inseguridad de los medios de comunicación es un hecho constante. No hay razón alguna que nos asista para negar la importancia del ferrocarril a Cuenca".

"Y de considerar la situación de Cuenca, su futuro industrial, vemos que el ferrocarril está llamado a desempeñar una función insustituible. Y si analizamos el papel que ha de desempeñar un ferrocarril en ciertos momentos de conflictos armados, vemos igualmente que su acción es casi imperativa".

"El Ferrocarril diramos que tiene una función democrática, al alcance del pueblo y al servicio de los trabajadores y de los empresarios. No hay motivo para que se lo quiera hechar al olvido en los momentos precisos en que, con un ligero empuje, se lo podría terminar".

LO QUE SE DIJO EL 6 DE ENERO DE 1965, CUANDO ERA REALIDAD

El diario "EL MERCURIO", de Cuenca, que con todo patriotismo había luchado, sin descanso, en favor de esta obra y los demás diarios del país que, de una u otra manera, habían cooperado también, con motivo de la finalización de la obra, en sus ediciones de 7 y 8 de enero de 1965, informaron.

"A las 3.30 de la tarde de ayer llegó la primera locomotora, uniéndose de esta manera esta ciudad con la red ferroviario del País. Las principales autoridades, reunidas en la estación de Gapal, a kilómetro y medio de Cuenca, dieron la alborozada bienvenida a la máquina diésel eléctrica, que salió desde Sibambe, a 146 kilómetros de ésta" (Cuenca, Enero 7, "El Telégrafo").

"Cuenca 7. Mas de 50 años. Los vecinos de la Parroquia Huaynacápac, dentro de cuya jurisdicción se halla Gapal, estuvieron presentes en apreciado número, presididos por dignatarios del Comité Pro recepción del ferrocarril. Los asistentes presentaron su íntima satisfacción por la llegada de la locomotora, hecho con el que culmina el largo proceso de construcción de la línea férrea, que se remonta a principios de este siglo" ("El Universo", de Guayaquil).

"Cuenca, 6. Uno de los actos más trascendentales en la historia de esta ciudad, tuvo lugar a las 3 de la tarde de hoy, cuando una locomotora diésel eléctrica, arrastrando seis plataformas con durmientes, arribó por primera vez a la estación terminal de Gapal.

Y dos años antes.....

El diario "EL MERCURIO", el 9 de octubre de 1958, decía, informando sobre un recorrido y los ofrecimientos realizados:

"A lo largo de la vía y al paso por las diversas poblaciones como Biblián, San Pedro, El Tambo, Gabriel Carrasco, Tipocha, Santa Rosa, Chunchi, etc., los moradores recibieron a la comitiva con vivas y cartelones.....

Todos los vecinos de estos lugares hicieron presente los beneficios que reportaría el ferrocarril con su arribo a Cuenca.... En muchas poblaciones se habían levantado arcos de flores y colocado leyendas que insinuaban la terminación del Ferrocarril a Cuenca, obra acariciada cerca de medio siglo.

"Uno de los letrados decía. "Viva el Excelentísimo Señor Presidente de la República, pero con el Ferrocarril en Cuenca".....

"En medio de la alegría de millares de personas, presididas por el Jefe Civil y Militar del Azuay, Presidente del Concejo Municipal, Presidente del Comité de Recensión del Ferrocarril y Periodistas del Austro Ecuatoriano, llegó la locomotora".

"Un ambiente de general regocijo reinó en la ciudad de Cuenca, durante todo el día de hoy". ("El Comercio", de Quito).

.....

Ciudadano, esta es la realidad, ayer y hoy. Al Gobierno de las Fuerzas Armadas le complace sobremanera y le honra el hecho de haber terminado esta gran obra nacional y de particular interés para el Austro. Ojalá dentro de poco, nuevas obras sean inauguradas en Cañar, Azuay, Loja y todo el país.

EL PUEBLO HA VENIDO RECLAMANDO QUE SUS GOBIERNOS HAGAN OBRAS. EL ACTUAL LAS ESTA HACIENDO.





Jefe Civil y Militar de la Plaza hará recorrido de Ferrovía entre esta Ciudad y Estación de Azogues

El día de hoy, se realizará un recorrido de inspección de la vía férrea en el sector Azogues-Cuenca, para verificar los trabajos, ya consistencia de la vía y disponer los correspondientes trabajos de acabado, a fin de ponerle en condiciones de servicio. En el recorrido está el Jefe Civil y Militar de la Plaza y los dirigentes de la obra.

PARA EL SEIS DE MARZO

Con relación a la inauguración del servicios ferrocarrilero entre esta ciudad y las poblaciones del norte y la costa, se acordó postergarla para el próximo seis de marzo, ya que definitivamente, se ha cancelado la inauguración fijada para el Veintisiete de Febrero, en razón de que en aquella fecha, se celebrará el Día del Ejército Ecuatoriano, y los miembros de la Junta Militar, deben asistir a los actos programados para el indicado día.

TERMINAL DE GAPAL

Los contratistas del terminal en Gapal, continúa aceleradamente la construcción del local que servirá para acondicionar la Oficina, Bodegas y más dependencias que requiere una estación Ferroviaria.

El Ingeniero Luis Loaiza, contratista de la obra, anunció que los trabajos terminados serán entregados dentro del plazo estipulado, es decir para fines del (Pasa a la Página 12 No 4)

4

cio exterior que se realicen con los países, del bloque socialista me

UEVES 4 DE MARZO DE 1965

AÑO XLI — Nº 15.221

LA JUNTA MILITAR PRESIDIRÁ LA SOLEMNE INAUGURACION DEL FF. CC. AZOGUES CUENCA

Con excepción de Coronel Freile restantes miembros arribarán utilizando autoferro.—

La Junta Militar vendrá a Cuenca el próximo sábado, seis de los corrientes, con el objeto de asistir al programa de inauguración del Ferrocarril Azogues-Cuenca. La confirmación oficial la recibió el Jefe Civil y Militar de la Plaza, quien dio a conocer, además, que el Coronel Guillermo Freile Posso, vendrá en las primeras horas de la mañana del sábado, utilizando uno de los transportes de la FAE y los tres miembros restantes, vendrán desde Durán, utilizando un Auto-Ferro, hasta la estación de Gapal.

Informó el Jefe Civil y Militar de la Plaza, que luego del programa de inauguración, los miembros de la Junta asistirán a un cocktail ofrecido por los familiares del que fue Coronel Miguel Estrella Arévalo y que, por la noche, estarán presentes en la recepción que brindarán las autoridades de la provincia del Azuay.

Se anunció extraoficialmente, que también vendrán a Cuenca, con el mismo objeto, algunos Ministros, especialmente, el de Obras Públicas, Coronel Segundo Deifilio Morochz Jimbo, y otros funcionarios de la Junta Militar.

Los actos de inauguración se darán a conocer en el siguiente programa:

- 1.- Himno Nacional.
- 2.- Bendición de la Estación e instalaciones ferroviarias, por el Arzobispo de Cuenca, doctor Manuel de Jesús Serrano Abad.
- 3.- Intrevencción del señor Marco Idrovo, Secretario General del Sindicato Ferroviario General del Si-bambe - Cuenca, descubriendo una placa recordatoria.
- 4.- Intervención del Coronel Carlos Castro Cornejo, Presidente de la Empresa de Ferrocarriles y Condecoración, a nombre de la Empresa, del Pabellón del Ejército Nacional.
- 5.- Lectura por el Secretario General de la Administración, doctor Donoso Velasco, del Decreto por el cual se designa el nombre de





6.- Intervención de un familiar del Coronel Estrella.
7.- Intervención del Coronel Segundo Morochz Jimbo, Ministro de Obras Públicas, entregando la obra del Ferrocarril Sibambe-Cuenca.
8.- Intervención del Presidente del Concejo Cantonal de Cuenca, doctor Leopoldo Severo Espinosa Valdivieso, recibiendo la obra del Ferrocarril.
9.- Discurso del Contralmirante Ramón Castro Jijón, Presidente de la Junta Militar de Gobierno.
A las 8 de la noche, las autoridades civiles y militares de la ciudad de Cuenca, brindarán una recepción a los miembros de la Junta Militar de Gobierno y a su comitiva oficial.

10.— Himno Ferroviario.
11.— A las 20,00 horas recepción ofrecida por las Autoridades de la ciudad de Cuenca a la H. Junta Militar de Gobierno.

DOMINGO 7 DE MARZO 2 p. m.

En la Estación Terminal "Crnel. Miguel A. Estrella A."
(Gapal)

- 1ro.— Himno Nacional, ejecutado por la Banda de la Zona Militar.
2do.— Intervención del Sr. César Andrade, Secretario General del Sindicato Ferroviario Ecuatoriano; de inmediato condecorará al Sr. Coronel Carlos Castro Cornejo, Presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en representación de los ferroviarios del Sibambe—Cuenca.
3ro.— Condecoración al Señor Coronel José E. Franco V., Jefe de Operaciones de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por el Sr. Ricardo Cordero E.
4to.— El Señor Coronel Segundo D. Morochz J., Ministro de OO. PP. recibirá una condecoración de manos del Sr. Edgar Pino.
5to.— El Sr. Dr. Dn. Severo Espinosa V., Presidente del M. I. Concejo Municipal de Cuenca, será condecorado por el Señor Francisco Carrasco A.
6to.— El Sr. Jefe Civil y Militar del Azuay Coronel Gustavo Banderas R., recibirá una condecoración de manos de la Srta. Elena Corral J.
7mo.— El Sr. Mayor Jorge Valdivieso G. recibirá una condecoración de parte del Sr. Guillermo Urquiza V.
8vo.— El Señor Ing. Benigno Malo C. será condecorado con una medalla de oro por el Señor Alonso Méndez.
9no.— El Señor Ing. Héctor E. Remache A. Director de la Construcción del Ferrocarril Azogues — Cuenca será condecorado por el Señor José Félix Espinoza.
10mo.— El Señor Alfredo Dávila E. Spdte. de Transporte del Ferrocarril Sibambe Cuenca, recibirá una condecoración por parte del Sr. Naín Bermeo C.
11vo.— Himno Ferroviario, interpretado por la Banda de la Zona Militar.
12vo.— Cocktail Bailable en honor del Señor Coronel Carlos Castro C. y su comitiva.





EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Ferrocarril Guayaquil - Quito - Cuenca

La Empresa de Ferrocarriles del Estado se complace en poner a la orden de los Comerciantes, Industriales, Agricultores y Público en General, un nuevo trayecto de servicio entre Azogues-Cuenca, a partir del día 6 de Marzo fecha de su inauguración, con lo cual se efectúa el enlace entre las tres principales ciudades del país: Guayaquil - Quito - Cuenca.

Con este motivo anuncia sus tarifas de transporte de carga desde y hasta Cuenca:

	POR QUINTAL	
	(Efectivo o Cúbico)	
	Carga	Equipaje
DE CUENCA a Guayaquil Estación	\$ 5,80	\$ 11,40
DE CUENCA a Guayaquil con Servicio de Puerta a Puerta	" 6,60	" 11,40
DE CUENCA a Puerto Nuevo con Servicio de Ferrys	" 7,60	" 11,40
Estos valores son los mismos en sentido contrario e incluyendo el Impuesto Jubilar de \$ 0,20 por quintal.		
DE QUITO a CUENCA	" 7,30	" 14,40
DE LATACUNGA a CUENCA	" 5,30	" 10,40
DE AMBATO a CUENCA	" 5,30	" 10,40
DE RIOBAMBA a CUENCA	" 5,30	" 10,40
DE SIBAMBE a CUENCA	" 3,80	" 7,40

Estos valores son los mismos para el sentido contrario, e incluyen el Impuesto Jubilar de \$ 0,20 por quintal.

La empresa en el afán de fomentar el desarrollo económico del Austro, concederá las siguientes rebajas en la tarifa:

- Desde Puerto Nuevo hasta Cuenca, con servicio de Puerta a Puerta, en despachos por carros enteros \$ 6,50 el quintal
- Retorno de envases vacíos de agua mineral, colas, cerveza y leche al 40% de descuento al peso efectivo; lo que significa un pago de " 4,00 el quintal
- Para los despachos desde Alfaro y Estaciones intermedias hasta Barraganetal, con destino a Cuenca, de arroz y azúcar por carros enteros, el descuento de \$ 0,30 por quintal.

TARIFA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

DE CUENCA A GUAYAQUIL y viceversa	\$ 60,20
DE CUENCA A QUITO y viceversa	" 80,20

Esta tarifa incluye el valor de la carrera de automóvil en la ciudad de Cuenca. Todos estos valores incluyen el Impuesto Jubilar de \$ 0,20.

Cuenca, a 4 de Marzo de 1965.

Ing. Carlos Castro Cornejo,
Cnel. de E. M.
PRESIDENTE

S. N. —6—6

18 EL TIEMPO, Viernes 12 de Marzo de 1993

Ferrocarriles buscan sobrevivir

QUITO.- Los ferrocarriles del Estado se niegan a desaparecer y aspiran convertirse en una alternativa de transporte de bajo costo.

Sin embargo, el Gobierno Nacional les ha negado el apoyo por considerarlos ineficientes, pero un estudio de una prestigiosa empresa consultora de Bélgica sostiene que el sistema ferroviario del Ecuador puede ser altamente rentable y socialmente muy útil.

EJEMPLO NEGATIVO

Al respecto, el Presidente de la República encargado, Alberto Dahik sostuvo que el mejor ejemplo de lo que el país no debe hacer es seguir malgastando dinero en subvencionar a los ferrocarriles, por ser una empresa ineficiente. Pero al

parecer no existen criterios unívocos en el propio gobierno sobre este tema. Así, el gerente de la empresa de ferrocarriles del Estado, sostiene que la modernización del sistema ferroviario del país está en marcha, y que este servicio será en el futuro rentable, siempre y cuando se invierta, a lo que está llamado el Estado dada la importancia social y las ventajas económicas que ofrece el transporte ferroviario, técnica y financieramente rehabilitado.

NO CRECE EN REHABILITACION

Sin embargo, el CONADE se niega a creer en la rehabilitación de los ferrocarriles. Para su secretario general, Pablo Lucio Paredes, el Gobierno Nacional no

continuará haciendo millonarias inversiones en un sistema ferroviario que lo único que ha hecho es malgastar los dineros del Estado sin prestar un buen servicio.

Sostiene que el anterior Gobierno tomó decisiones apuradas sobre la rehabilitación de los ferrocarriles, habiendo importado una serie de locomotoras que no cuadraban con la realidad del país.

MINISTRO NEUTRAL

Mientras tanto, el Ministro de Obras Públicas, Pedro López, se ha mostrado neutral sobre el tema y ha declarado que la suerte de los ferrocarriles depende de un informe técnico elaborado por una consultora de Bélgica, a la que el propio CONADE le encargó analizar

si es o no rentable el ferrocarril ecuatoriano.

REHABILITACION ES POSITIVA

De acuerdo a la consultora internacional, la compra de las locomotoras fue una decisión inteligente y acertada; el ferrocarril es una empresa rentable que ofrece mayor capacidad de carga y menores costos; ofrece menor inversión en la construcción y mantenimiento de vías que en el sistema de carreteras; tiene factores ventajosos de seguridad, ahorro de energía y regularidad de horarios, entre otros beneficios, concluyendo que la rehabilitación de los ferrocarriles es conveniente y positiva para el país. (RET)

