

## *PRACTICA TU ESPAÑOL*

Nivel de dificultad	B2-C1 (Marco de Referencia Europeo)
Competencia	Sociocultural
Destrezas	Comprensión lectora y comprensión oral
Tema	Historia
Número de palabras	1624
Traducción	No
Preguntas de comprensión	Sí (respuestas al final del texto)
Video	Sí, Descargable
Duración	13:23

### **HISTORIA DEL FERROCARRIL DE ALFARO - 2006**

Cuando el Ecuador vivía al ritmo de coches y carretas de caballos, doce años después de que la séptima Asamblea Constituyente, autorizará la contratación de empresas nacionales o extranjeras para la construcción de ferrocarriles o carros de ruedas en 1873, el presidente Gabriel García Moreno inicia la construcción del Ferrocarril del Sur. Al cabo de un año inauguró el tramo Yaguachi- Milagro. Apenas doce meses después murió asesinado. Veinte años más tarde, tras el triunfo de la Revolución Liberal, cuando el país contaba con 91 kilómetros de línea férrea, cuatro locomotoras y algunos coches de pasajeros, el general Eloy Alfaro Delgado, decide continuar la construcción del ferrocarril. Hizo contactos en Washington con compañías constructoras de trenes quedando en 1897 encargado del proyecto el señor Archer Harman, a través de la escritura del contrato Valdivieso- Harman, que construiría el Ferrocarril Trasandino Nacional.

–Harman, de los H Harman, todos esos fueron los pioneros y uno de ellos inclusive murió en Huira existe, existe la tumba del ingeniero ese que construyó el ferrocarril.

Se estructura también con capital norteamericano la empresa Guayaquil and Quito Railway Company, para la construcción del ferrocarril en todo el país.

–Prácticamente Eloy Alfaro es la que unió las regiones que eran inhóspitas.

Desde el principio esta obra titánica enfrentó una serie de dificultades de orden político, económico y geográfico, que obligaron a cambiar los trazos iniciales de la obra y a negociar nuevos financiamientos para su construcción; enfrentó además, un alto costo de vidas humanas, víctimas de la inclemencia del tiempo y del paludismo. Centenares de humildes trabajadores fueron enterrados en fosas comunes en el kilómetro 106 de la vía; hecho por el que se requirió de cuatro mil trabajadores jamaquinos para reforzar las diezmas filas de los obreros ecuatorianos y con los cuales se esperaba concluir la construcción de la obra.

–Pero desgraciadamente llegó la fiebre amarilla que les diezmó a ellos, murieron la mayor parte.

El 25 de julio de 1908, en medio del júbilo de la población, el general Eloy Alfaro inauguró oficialmente la estación de Chimbacalle de Quito. Estas son las imágenes de la época.

–Yo trabajé muchos años aquí en Chimbacalle en las bodegas, y en las bodegas esto no tenía un solo paso para dar libre porque todas era hierro, todo esto era carga, todo era legumbres.

Parte del sueño se había cumplido. El tramo para muchos más difícil y más importante: el Guayaquil-Quito juntos era una realidad, se le denominó el Tren Trasandino. Hay que reconocer la perseverancia y la tenacidad de los hermanos John y Archer Harman, constructores del que ha sido calificado como el ferrocarril más difícil del mundo. En el documento “Historias del Ferrocarril de Guayaquil a Quito” el general Eloy Alfaro, relata entre otras cosas: “se contrató la construcción de nuestro ferrocarril en 12 millones 282 mil dólares en bonos, que debían ser pagados globalmente por el Gobierno. Nuestra vía férrea mide 290 millas desde Durán a Quito y se emplearon en su construcción 12 años escasos. El ferrocarril de Costa Rica mide unas 120 millas, costó más de cuatro millones de libras esterlinas, siendo la altura de su cordillera como la mitad de la nuestra. Solicitado el valor de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago, de Montevideo a Juno, Veracruz a México y otros similares de América, podríamos establecer con certeza que el ferrocarril del Ecuador fue el mejor de todos”.

A pesar de esta revelación que demostró transparencia en la obra sus opositores, no vieron el enorme beneficio que trajo al país el agilizar el comercio entre la Costa y la Sierra y dar sentido de unidad nacional a un país afectado por encarnizadas luchas políticas.

–Desde el año 1944 con la nacionalización del, del ferrocarril fue un ente burocrático para el ingreso de muchas personas que no sabían absolutamente nada, únicamente sabían es cobrar el sueldo.

Una tradición negativa en el país es el oponerse a todo, y eso precisamente le pasó a Alfaro. El ferrocarril era una realidad; sin embargo, le acusaron de sobreprecio de inútil pero hasta hoy es la mayor obra nacional en la historia.

Eloy Alfaro usó como armas económicas al capitalismo, al gobierno americano y hasta sus empresas ferrocarrileras. Una realidad que vale la pena recordar el socialismo del siglo XIX o el XX no existía.

Ya en 1910 el ferrocarril se convertía en el progreso y la grandeza de la patria género los mayores movimientos de carga y pasajeros propició el repunte de la agricultura y de la naciente agroindustria ecuatoriana.

–Prácticamente era un mercado porque llegaban gente de todo sector a vender los productos y todos los pasajeros de los trenes bajaban a hacer las compras.

En 1925 a raíz de un fuerte invierno que destruyó la línea férrea, desde el kilómetro 89 hasta el 11, además de una parte del pueblo de Huigra, el Gobierno asumió la construcción y empezó el proceso de nacionalización de la Guayaquil and Quito Railway Company, con la compra del 54% de las acciones para convertirla en la Empresa Nacional de Ferrocarriles del estado, cuya primera agencia se estableció en Huigra.

–Pero por la falta de durmientes y el apoyo de parte del Gobierno, se ha paralizado por completo todo el movimiento turístico que tenía la empresa de ferrocarriles.

Con el paso de los años proliferaron las gerencias regionales del ferrocarril hasta centrarse en la capital Quito, la gerencia general, siendo uno de los principales puntos la estación de Chimbacalle desde donde el tren se enrutó siempre al Cotopaxi.

–Había el turismo en la ciudad de Riobamba hasta la Nariz del Diablo y aquí al Cotopaxi

Allí se aprecian los campos y valles que rodean a Quito y sus hermosos nevados y montañas hasta llegar a una de las más imponentes áreas protegidas del Ecuador: el Parque Nacional Cotopaxi.

En este trayecto descrito por Humboldt como la avenida de los volcanes se encuentra Latacunga, la legendaria laguna de Yambo, Ambato y Urbina, precisamente el punto más alto de la línea férrea se encuentra a 3.600 metros sobre el nivel del mar.

–Urbina es el punto porque se pasa, se pasa a falta de nueve faltas de Chimborazo. Es la parte más alta.

Ya a la altura de Guamote inicia el descenso casi paralelamente al río Chan Chan para desembocar en el pacífico. A la altura de Alausí está la Nariz del Diablo, el punto más esperado por los visitantes y turistas, conocida así precisamente por su forma de nariz.

–Empezamos a bajar de Alausí a la Naríz del Diablo. A las cinco de la mañana alumbraba y damos gracias a Dios que hasta ese rato no nos pasaba nada.

Poner allí la línea férrea fue una monumental obra del siglo pasado porque la gigantesca piedra evita que el tren pase en línea recta. El tren sube paulatinamente de frente y en reversa para escalar los niveles de la elevación. Es la única forma de pasar de la sierra a la costa o viceversa.

–Región costa, montaña y Sierra.

En el descenso zigzagueante a 800 metros de altura de montaña. Se puede experimentar una variedad de climas y una sensación única en el mundo por el vértigo que se siente. Desde 1999 cuando un deslave de tierra represó las aguas del río Chan Chan, en el kilómetro

124, sepultando un kilómetro de línea férrea. El tren no ha vuelto a cruzar hasta la costa, quedando inhabilitado este tramo.

—Lo único que pude gritar es, ¡creciente! La gente oyendo el grito mío se levantó. Los que estaban en el costado ahí encima del convoy se tiraron como, como pudieron.

El ferrocarril del norte tiene 373. 40 kilómetros, 62 túneles, 63 puentes, une a las provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas; sin embargo, sólo se encuentran en operación los tramos Ibarra, primer paso, y San Lorenzo- El Progreso.

— A Ibarra se llevaba la gasolina trayendo desde Palmira, Riobamba, Latacunga, Ambato todos eran sólo a base de servicio de, de tanqueros de la empresa de ferrocarriles.

El Ferrocarril del Sur con 446. 7 kilómetros es el más largo de todos. Enlaza las provincias de Guayas, Cañar, Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi y Pichincha. Este ramal tiene tres túneles y 95 puentes. Se encuentra en operación apenas los tramos Quito-Cotopaxi, Riobamba, Nariz del Diablo, y de allí Huigra, Bucay, Naranjito y Milagro; Yaguachi-Durán.

— Había cuatro, cuatro convoyes de, de cañones antiaéreos y carros de asalto, tanques de guerra, todo era para para los desfiles del 9 de Octubre en Guayaquil.

El Ferrocarril del Austro mide 145.4 kilómetros y pasa por las provincias de Chimborazo, Cañar, Azuay y cuenta con nueve túneles y 16 puentes. Esta vía se encuentra fuera de operación desde 1992 por el deslave en el sector de la Josefina, ubicado al sur de Ecuador, donde se perdieron 11 kilómetros de vía férrea.

— Pero si era un servicio que llenaba las necesidades de transportes, de la vivienda, de todo.

Actualmente varias empresas turísticas han apoyado la regeneración del ferrocarril en varios tramos y aunque el Presidente de la República ha ofrecido todo el apoyo, la decisión política aún no es convincente.

—Este gobierno parece que se va a preocupar por la Empresa de Ferrocarriles. Asignado una cantidad de 6 millones de dólares como inicio, para la compra de durmientes y rehabilitar la vía.

—Con los ofrecimientos del doctor, del presidente Correa, esto se lleve a realidad.

Mientras tanto, pasa el tiempo y la línea férrea sigue deteriorándose.

—Está muriéndose, está muriéndose, y eso se debe prácticamente a la apatía de muchos presidentes que han llegado a gobernar nunca se preocuparon por ferrocarril.

Este ha sido el fascinante recorrido por la historia del ferrocarril ecuatoriano. Una narración llena de vericuetos y hazañas sorprendentes<sup>1</sup>

## Comprensión

**Solamente una respuesta es correcta.**

- 1) La empresa que construyó el ferrocarril fue...**
  - a) Ecuatoriana
  - b) Norteamericana
  - c) Europea
- 2) La central del ferrocarril en Ecuador es...**
  - a) Yaguachi
  - b) Cotopaxi
  - c) Chimbacalle
- 3) El nombre de uno de los tramos más difíciles de construir del ferrocarril de Ecuador fue...**
  - a) El Pailón del Diablo
  - b) La Nariz del Diablo
  - c) La Cara del Diablo
- 4) Para bajar a la Costa se necesita...**
  - a) Bajar recto
  - b) Bajar de lado
  - c) Bajar en zigzag
- 5) Varios tramos de la línea de ferrocarril fueron suspendidos por...**
  - a) Falta de mantenimiento
  - b) No tener presupuesto
  - c) Deslaves

Respuestas: 1-a, 2-c, 3-b, 4-c, 5-c

---

<sup>1</sup> HISTORIA DEL FERROCARRIL DE ALFARO – 2006 ©[ROBINSON ROBLES](#) en <https://www.youtube.com/watch?v=sxTgA9F6f-g> bajo licencia [Creative Commons \(CC BY\)](#) 2017