

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN CIDAP

Fuente: El Mercurio

Fecha: Jueves 26 de enero de 2017

Página: 4B

Año: 92

Edición: 34.973

Descriptor: **TREN, GAPAL, HISTORIA DEL TREN EN CUENCA.**

Una visión histórica el tren de sur y su relación intercultural

En 1965 el sistema de ferrocarriles llega a Cuenca. Después de 57 años de la llegada a Quito, el tren de Alfaro estuvo en Cuenca. Muchas historias de la gente, de los pueblos encierra el tren de Alfaro, especialmente el que llegó al Austro.



Ocho de marzo de 1965. El Mercurio, el diario más antiguo de Cuenca informa que, a las 06:20 p.m del domingo siete de marzo, sí en domingo siete, llegó a la ciudad procedente de Durán la primera locomotora. Por fin, después de 50 años, el tren de Alfaro tocó la línea de llegada, la meta final que se trazó allá en Gapal, al nororiente de la entonces pequeña Cuenca.

La locomotora Baldwin, la misma que el 25 de julio de 1908 inauguró el ferrocarril Guayaquil -Quito, llegó al sur, a la estación Coronel Estrella Arévalo de Gualac. Para el tren ecuatoriano, en ese momento culminaba una historia y empezaba otra.

Culminaba aquella que reseña, cómo la mano del hombre dividía las montañas de los andes del sur ecuatoriano, las lastimaba en sus entrañas, para dar paso a los rieles, a las venas de hierro por donde una zigzagueada serpiente metálica negra-roja se deslizaba; y empezaba otra, esa que marcaría una pequeña línea de progreso, una historia muy fugaz en el tiempo frente a la milenaria trayectoria del sur cañari del Ecuador.

Cinco locomotoras a vapor y diésel y siete autoferros, encabezado por un autoferro especial se tomaron la estación construida al margen del naciente río Cuenca, cerca de donde confluyen los ríos Tarqui y Yanuncay.

Rompiendo la geografía, haciéndole el reto al Cápac Ñan o camino del inca, a la ruta de piedra sobre la tierra, llegó la histórica Baldwin guiada por Guillermo Urquiza y Wilson Ibarra. Detrás de ella, a las 6:25 y 6:30 arribaron dos locomotoras más repletas de pasajeros. Ese domingo siete, los cuencanos pudieron viajar gratis en trenes y autoferros desde Cuenca a El Descanso, el límite con la provincia del Cañar.

En Cuenca, el siete de marzo de 1965 fue un día de fiesta. Para el Gobierno Militar esa obra demostraba su interés por forjar el progreso del austro ecuatoriano. En el tren llegó el Contraalmirante Castro Jijón, Presidente de la Junta Militar de Gobierno (dictadura) que ese entonces Ecuador vivía, y junto a él, una comitiva donde figuraba el coronel Morochz Jimbo, Ministro de Obras Públicas.



Tres millones de sucres costó la obra de 145 kilómetros, desde Pistishi en Chimborazo, pasando por El Tambo y Biblián en Cañar, hasta Cuenca – Azuay. Eso fue hace un poco más de medio siglo. Son historias y procesos de avance que se registran en los diarios, en los libros y en la memoria de pocos ferrocarrileros que aún quedan como testigos.

El tren que García Moreno iniciara en 1861 y que Eloy Alfaro lo retomó a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, arribaba a la geografía sureña, a 454 kilómetros de distancia desde la capital, Quito. Galo García Idrovo, historiador, investigador de lo que fue y es el tren el Ecuador, sabe que la idea de García Moreno fue unir a través del tren la Sierra con la Costa.

La relación intercultural

“Quien de los presidentes logre construir un ferrocarril que traspase la cordillera de los andes, habrá llegado a la inmortalidad”, esa es una frase -llegando a sentencia- que decían algunos escritores ecuatorianos de finales del siglo XIX e inicios del XX; frente al reto más difícil en la construcción del ferrocarril ecuatoriano, en el tramo más difícil que fue el salir desde Bucay y ascender la cordillera hasta llegar a Sibambe.

En América Latina de ese entonces, las vías férreas relacionaron las zonas productoras de materias primas con los puertos de exportación, facilitando su vinculación con el mercado internacional. En el caso de Ecuador, el tren sirvió para la vinculación interregional Costa – Sierra y la promoción del mercado interno.

Antes del tren, la arriería era el sistema de comercialización que reinaba entre los pueblos de los andes y el litoral ecuatoriano. La arriería suponía una fuerte vinculación con la producción campesina, sin embargo esta actividad de arriería convivía con el ferrocarril cuando éste cubría pequeños trayectos.

Los caminos antes del tren.

El tren que hasta Palmira, Chimborazo, siguió las huellas del Cápac Ñan, tomó ruta propia, un camino más moderno, de la nueva civilización, que cortó la cordillera y cruzando Sibambe – espacio que en tiempo de la Colonia tenía la ruta de la libertad y llegó hasta Bucay, en el trópico.

El libro “El Camino de Hierro” editado por los 100 años de la llegada del ferrocarril a Quito, en el 2008, en el capítulo de los caminos que unían al Ecuador, previo al ferrocarril, reseña que: Ecuador sufría drásticamente por la falta de vías.

El sistema vial contaba con una sola ruta principal que conectaba la Sierra con la Costa. El “Camino real” que iniciaba en Tulcán cruzaba de norte a sur la Sierra, cruzando primero por Ibarra, Guayllabamba hasta llegar a Quito.

Desde ahí seguía al sur por Latacunga, Ambato, Guaranda, lugar donde tomaba rumbo a Babahoyo, siguiendo la cuenca del río Guayas y así llegaba vía fluvial a Guayaquil. En Ambato había otra ruta que conectaba con Riobamba, Cuenca, Loja y Macará. La calidad del “camino real” era muy variable, quien lo recorría demoraba varios días hasta completar la travesía.

Esos antecedentes viales influyeron para la construcción del ferrocarril, obra que, una vez concretada, implicó un proceso de encuentros interculturales y hasta mestizaje. Los indígenas que se involucraron en este proyecto fueron arrastrados hacia él bajo amenazas, abuso de poder, uso de fuerza, encarcelamiento, cobro de multas y poca o ninguna remuneración de cualquier tipo, a pesar que hicieron la oferta de pagar “buenos sueldos”.

La historia reseña que muchos indígenas se vieron forzados a dejar sus tierras para dedicar su tiempo al ferrocarril y llevaron consigo a sus hijos, privándolos así de asistir a la escuela; además, se vieron expuestos a enormes peligros (deslaves, enfermedades, picaduras de serpientes, ataques de animales salvajes, etc.), ante los cuales quedaban totalmente indefensos.

Cuando el tren llegó al pueblo de Alausí, las condiciones de los indígenas no necesariamente mejoraron. La peste bubónica llegó desde la Costa con las ratas que se embarcaban en los vagones de carga. Las medidas que se tomaron para controlar la peste fueron, “suspender temporalmente el servicio del tren entre Alausí y Huigra”, Y la desinfección de vagones.

Fue un tiempo difícil, se declaró cuarentena indefinida al pueblo, se destruyeron las paredes dobles de ciertos edificios, comenzando por los de la Estación de Alausí, se mataron animales infectados como cuyes o cochinitos de indias, perros, conejos, entre otros. Se incendiaron los techos de paja de las casas de los indígenas con el pretexto que las ratas anidaban en ellos y se vacunó a la gente sana.

Pero el drama de la peste no terminó allí. En Bucay los obreros fueron atacados por infinidad de epidemias. Un mosquito rojo picaba a los trabajadores que provenían de la Sierra, y diariamente por decenas la gente moría porque se volvió una pandemia.



La muerte de miles

Los Harman comunicaron al presidente Alfaro sobre los problemas de salud que sufría la gente de la Sierra; a quienes consideraban que era gente delicada, no acostumbrada al clima tropical. Frente a ello y gracias a los convenios que Harman mantenía con Inglaterra, trajeron 4.000 presidiarios jamaquinos. Los de Jamaica tenían experiencia en este tipo de obras, porque la firma Harman construyó un ferrocarril en ese país, que era colonia inglesa.

Los muertos se transportaban en las plataformas, les metían en las góndolas y a la vera del camino que iban construyendo, hacían cementerios ambulantes y metían a los fallecidos en fosas comunes. Para terminar con la pandemia, Alfaro y los constructores autorizaron rosar las plantas a cien metros del lado izquierdo y derecho por donde pasaba la construcción de la vía. En las plantas estaban los huevos del mortal mosquito.

De esa manera cristalizaron la parte más difícil del tren ecuatoriano. Cada jamaquino ganaba dos libras esterlinas por día. Los constructores ofrecieron a los reclusos extranjeros darles la libertad si regresaban vivos. Los jamaquinos aguantaron el clima con la esperanza de lograr su libertad.

Esa fase de la construcción del ferrocarril ecuatoriano significó una relación intercultural. Allí estaban gente de Barbados, ingleses, italianos, norteamericanos, ecuatorianos. Cuando la construcción del ferrocarril terminó, muchos de los extranjeros se quedaron para siempre en Ecuador.

Cuatro mil personas distribuidas a lo largo de la ruta donde se construía permanecían en sus labores. Allí se instalaron tiendas, cantinas, sitios de prostitución, pues vivían

solo hombres, y para controlar el orden, los Harman crearon una policia ambulante ferroviaria que vigilaba el contorno de la montaña. Eran vigias bien armados que inspeccionan dos cosas: que no hagan desmandes y no huyan. (BSG)-(Intercultural), lea esta historia <https://www.facebook.com/Historiassobrerieles/?fref=ts>.