

1. DATOS DE LOCALIZACIÓN

Provincia	GUAYAS	Cantón	DURÁN		
Parroquia	ELOY ALFARO (DURAN)(CABECERA CANTONAL)	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	DURAN CIUDADELA FERROVIARIA				
Coordenadas en sistema WGS8-UTM: Zona	SIN ZONA	X (Este)	0	Y (Norte)	0
	SIN ZONA		0	Z (Altitud)	0

2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL



SALIDA DEL FERROCARRIL DE DURAN

Fotografía: Angelita Mndoza 0000

3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Denominación	HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DEL CANTÓN DURAN
Grupo social	MESTIZO
Lengua	CASTELLANO
Ámbito	TRADICIONES Y EXPRESIONES ORALES
Subámbito	MEMORIA LOCAL VINCULADA A ACONTECIMIENTOS HISTÓRICOS REINTERPRETADOS POR LAS
Detalle del subámbito	N/A

4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

DESCRIPCIÓN: La manifestación que se registra, está dentro de las tradiciones orales y se origina en la trasmisión verbal recogida del testimonio de las personas portadoras de conocimiento, que han vivido por varias generaciones y han sido testigo de los cambios que se han dado en un territorio, esta ficha recoge tanto las entrevista con los conocedores de la historia, más un recopilado documental, encontrado y seleccionado de la web, esta manifestación se origina por el deseo intrínseco del ser humano de trascender en tiempos y espacios dejando su legado para las próximas generaciones.

Este testimonio persiste hasta nuestros días y se ha venido transformando y enriqueciendo a lo largo de la historia, como es característica de todas las tradiciones orales.

“Al transmitirse verbalmente, las expresiones y tradiciones orales suelen variar mucho. Los relatos son una combinación de imitación, improvisación y creación que varían según el género, el contexto y el intérprete. Esta combinación hace que sean una forma de expresión viva y colorida, pero también frágil, porque su viabilidad depende de una cadena ininterrumpida de tradiciones que se transmiten de una generación de intérpretes a otra.”

<https://ich.unesco.org/es/tradiciones-y-expresiones-orales-00053>

En esta ficha se destaca como elemento principal la historia dentro de las tradiciones orales ya que recoge la mayor cantidad de elementos históricos de sus luchas y conquistas, los testimonios se circunscriben al sector del barrio de la ferroviaria, donde nace el cantón Durán y donde se origina la historia del tren.

En dicho sector está la gente que vivía en torno al ferrocarril, es la población originaria de Durán, es la descendencia de las familias que trabajaron en el ferrocarril, son los usuarios del antiguo ferrocarril, que guarda en la memoria dicha historia que marca el origen del cantón.

Su transmisión actualmente es también escrita, y es puesta en valor por diferentes grupos culturales especialmente “El colectiva Pata de Cabra, que desde el 2010 realiza actividades en Durán, tiene su mérito en el nombramiento logrado por el cantón al ser incorporado como integrante de la Red de Ciudades Creativas de la Unesco. La designación fue en París, en diciembre del año 2015” <https://www.eluniverso.com/noticias/2016/02/21/nota/5416059/pata-cabra-colectivo-que-realiza-cultura-duran>

Este colectivo es una poderosa herramienta cultural, que utiliza el arte en función de resignificar la memoria de Durán y revitalizar su historia ferroviaria, estas historias son particularmente valoradas por esta comunidad, como fuente de orgullo y conciencia de una identidad, ya que visibilizan el importante papel que juega el Cantón Durán en la historia del Ecuador y el mundo.

Entrevista a Silvia Quezada nieta del Sr. Telmo Aguayo, antiguo ferroviario, hoy extinto.

"Mi nombre es Silvia Quezada Aguayo, y vivo en Durán desde los doce años. Si me preguntan sobre el ferrocarril, diré que siempre estuve relacionada con este monstruo de acero. Mientras era pequeña llegaba de vacaciones a la casa de mi abuelito, él se llamaba Telmo Aguayo Cujilema, fue ferroviario y trabajaba en la sección de carpintería. De su oficio guardo un cajón de madera y algunas herramientas como una sierra de arco y unos cuantos cepillos de madera de todos los tamaños.

Yo era muy pequeña aún, cuando mi abuelito ya jubilado había adquirido una casa en la ciudadela Ferroviaria # 2, la segunda ciudadela creada en 1975 para los trabajadores ferroviarios. Recuerdo que frente a su casa pasaba la línea del ferrocarril, había grandes extensiones de terrenos que en invierno se convertían en inmensas pozas de agua, el cerro era mucho más alto, aún no estaba explotado por las canteras, la única calle era la que quedaba junto a la línea del tren, que, por cierto, el nivel en que se encontraban las rieles creía que eran 80 cm más alta con relación a las casas. En invierno se inundaba todo el sector y la única vía seca para llegar del cementerio a la estación (centro de Durán) era caminando por la línea del tren, que por ser más altas sobresalían en medio del agua. Las primeras casas de la ciudadela se contaban con los dedos de la mano, y entre un vecino y otro había algunos metros de distancia.

En el Cerro había pocas casas del lado del centro. Del otro lado por donde, hoy están las antenas, estaba el mirador, no había casas, la vista era 360 grados y se podía subir sin peligro de que lo roben.

Poco a poco la ciudadela se fue poblando, todos los que vivían ahí eran jubilados o trabajadores activos del ferrocarril. En la calle atrás de la casa estaba el otro tendido de rieles que venían de los Talleres nuevos de ferrocarriles, les decíamos así porque los talleres viejos habían estado en el centro y luego a mediados del siglo por el aumento de la producción y el transporte de la melaza hubo la necesidad de buscar un lugar más grande, por eso se trasladaron en los 50's a un terreno cercano al Puente de la Unidad Nacional, quedando los antiguos talleres como el "cementerio de los trenes".

Todos los días había trenes y auto ferros. Desde las 4 de la mañana empezaba a pitar la máquina (el tren a vapor), a las 5 am pasaban por frente a la casa de mi abuelito y al llegar a la intersección con la línea de los talleres, se bajaba el ayudante del maquinista y hacia los cambios de línea para que el tren avance en retro hasta los talleres nuevos. A las 6 regresaba y hacía la misma maniobra y regresaba al centro., para salir a las 7 de am con los vagones llenos de carga y de pasajeros. A este tren todos le conocíamos como el tren mixto, y siempre era la locomotora roja. En las tardes a las 4 o 5 pm, hora en que mis abuelitos tomaban el café (cada vez que recuerdo se me viene el olor al café recién tostado) regresaba el mixto. Era muy común que las familias de la sierra enviaran cargas y paquetes en el tren mixto, y cuando pasaban por las casas de sus allegados y familiares pasaban botando los encargos, los sacos de papas, de legumbres y paquetes de todo tamaño.

Las campanas del tren y el pito eran característico a ciertas horas del día, a parte del pito de la mañana, era el del mediodía. Los ferroviarios comían todos los días a las 12h00, incluso antes, digamos que 11:30. Y esa costumbre se extendía dentro de las familias. Todas las actividades se regían por esos horarios. Y era una característica la puntualidad, había un dicho que decía: "hora ferroviaria" o decir "como todo buen ferroviario aquí la comida debe estar lista a las doce en punto del día".

Otra cosa que me llamaba la atención era la cantidad de gente que venía en la parte de arriba de los coches. Años más tardes cuando ya era adolescente, yo viajaba de esa manera. Me subía en los coches de primera clase e iba bien sentadita y cuando llegaba a Naranjito o Bucay, me subía en la parte de arriba hasta llegar a Huigra o Riobamba y cuando regresaba, me subía en la estación de Guamote o en Alausí hasta llegar a Durán.

Cada estación de tren tenía su plato típico, o su fruta u otra cosa que los identificaba:

Yaguachi eran los dulces, Milagro la Piña, Naranjito las naranjas, Barraganete, los oritos, Huigra, el arroz con huevo servido en hoja de col, (servían en hojas de col, porque en Huigra hacían cruce los trenes de subida y bajada y llegaban justo a las 12h00, hora de almuerzo, pero muchos pasajeros no terminaban de comer y como el tren debía salir, los cliente se llevaban los platos, así que para no perder más la vajilla, las vendedoras optaron por vender el arroz con huevo en hojas de col), en Sibambe el hornado, y así hasta llegar a Riobamba.

Cuando se descarrilaba el tren había que esperar a que colocaran las ruedas del tren o de los coches en la línea férrea, pero en otras teníamos que esperar al tren de bajada o subida para hacer trasbordo. Si el pueblo quedaba cerca digamos que 5 o 6 km, los que podíamos cargábamos la maleta y caminábamos por las vías, lo que más daba miedo era cruzar los puentes largos, o que nos cogiera la noche, pero igual lo hacíamos, pues la intención era llegar al pueblo a disfrutar de las vacaciones de feriado, me pasó algunas veces, especialmente entre Bucay y Huigra.

Viajar en tren en carnaval era toda una odisea, pues cada vez que pasábamos por una estación nos abrían los chimbuzos y nos caía un fuerte chorro de agua encima. (El chimbucho, son los reservorios de agua para las máquinas de vapor situado junto a la estación del tren), cuando la ropa ya casi estaba seca por la brisa del aire, pasábamos por otra estación y nos volvían a mojar, así hasta casi llegar a Naranjito...de ahí en adelante nos tiraban anilina.

Otra cosa que recuerdo muy vivo es el sonido de las máquinas de bombeo en las instalaciones del antiguo CEPE que es donde almacenaban el combustible y que quedaba a dos cuadras de la casa de mi abuelito y claro, obviamente no molestaba en absoluto escuchar y sentir el remezón toda la noche de los trenes que iban de la estación del centro a los talleres nuevos y viceversa.

La máquina negra era el tren que llevaba la carga, le decían el tren de las legumbres, también era el que llevaba el combustible. Cuando no salía la máquina a vapor, salía la máquina electro diésel, esta locomotora dejó de funcionar hace muchos años atrás, hoy esta como adorno a la bajada del puente, dentro de Ferrocarriles.

Ente los sitios o cosas del ferrocarril que recuerdo, están por ejemplo, el tanque inmenso lleno de petróleo a la subida del cerro de las Cabras, junto al cementerio de los trenes y a las piscinas de reservorio. Muy cerca al tanque estaba el aserradero, donde hacían los durmientes. También había un tendido de rieles en pleno centro donde conectaban la fábrica de alcoholes con la estación y también había otro tendido que avanzaba hasta las bodegas del Ingenio Valdez y San Carlos y claro la conexión con el embarcadero de lanchas que durante muchos años sirvió también para transporta carga pesada en gabarras hacia el puerto de Guayaquil.

Las Lanchas es otra característica de Durán, antes de que haya el puente, es decir, antes de 1975, el transporte interprovincial e Inter cantonal con dirección a la sierra pasaban por gabarras, luego que hicieron el Puente, este servicio se fue perdiendo, y solo quedó el de pasajeros que se venía haciendo desde inicios de siglo, los remolcadores más conocidos eran el Pichincha, Chimborazo y el Galápagos, este último fue comprado por Ferrocarriles en 1911 y sirvió durante algunos años se dice que entre los 60 y 70's desapareció.

Durán fue un caserío antes de 1900, hay pequeñas ilustraciones o vistas, y documentos que datan de 1830 como las halladas en el mapa "Disolución de la Gran Colombia: Venezuela, Quito y Cundinamarca-Repúblicas Autónomas (1830-1832)" Publicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

Muchos de estos lugares y tendidos existió hasta los 90's, pero con las administraciones nuevas en la alcaldía, poco a poco fueron desmantelando. La estación del tren, en el centro, un edificio de construcción de madera ya estaba bastante descuidado y terminaron derribándola. Hoy de la estación no queda nada solo un terreno vacío y un tanque de reservorio. De los antiguos talleres, hay unos cuantos metros de terrenos y una construcción mixta que se cae a pedazos, hoy es un canchón de carros y motos viejas. Donde era el cementerio de los trenes hay un mercado que esta semi abandonado, es un sitio peligroso. El aserradero hoy es un terreno convertido en basurero. Cerca de la estación aún permanece en pie tres casas que servían como casa de alojamiento para los trabajadores. El tendido férreo hasta la fábrica de alcoholes y la azucarera, al igual que todo el tendido del centro fueron retirados, hoy apenas queda un pequeño tramo entre el Coliseo Ferroviario y la Hermanad de Jubilados. De la fábrica de alcoholes solo queda unos cuantos pilares de su estructura, un par de tanques y varias hectáreas de terrenos baldío. La Bodega de San Carlos y Valdez, sigue en pie a igual que la Fábrica de Fleishmann que es otra de las fábricas antiguas de Durán y considerado icono, incluso está en la letra del Himno de Durán. Del embarcadero de las Lanchas, cuando construyeron el Malecón nuevo de Durán, solo quedó la plataforma.

Sobre la fábrica de alcoholes no hay mucha historia escrita sobre ella, se decía que los terrenos donde quedaba la fábrica habían sido parte de los terrenos de la Hacienda de El Recreo del Dr. Gilbert, que, por cierto, había la leyenda de que este

señor se había hecho rico luego de haber encontrado una hueca o un entierro... Había otra mucho más macabra donde contaban que este señor había hecho un pacto con el diablo y que toda su fortuna había sido producto de esto y que para mantenerla, todos los años él tenía que entregarle al diablo una vida, y por eso era común que de repente uno de sus peones o trabajadores desapareciera sin dejar rastro alguno. Verdad o Mentira, lo cierto era que el tipo era muy rico. Sin embargo, en algún momento parte de estas tierras de la Hacienda El Recreo llena de pastizales para ganado, pasaron a manos de otras personas y a través de una inmobiliaria vendieron un buen pedazo, si no me equivoco cerca de 2 hectáreas de tierra al Estado, quien las compró para construir la Destiladora de alcohol, porque hasta esa fecha había una ley donde la melaza debía botarse a los ríos que cruzan la provincia del Guayas y Los Ríos o para regar en las calles para el polvo., pero al ver que en los otros países estaban convirtiendo la caña de azúcar en ron, el Estado decidió no quedarse atrás, así que eliminaron esta ley e invirtieron en la fábrica de alcoholes, obviamente la hicieron en Durán, porque ahí llegaba en el tren de carga la materia prima desde los Ingenios de San Carlos y Valdez." Quezada 2019

Doña Anita Zabala nos contaba:

"la gerencia del ferrocarril era manejado por extranjeros, no era manejado por ecuatorianos, entonces con el tiempo, con los años, el ferrocarril de Quito a Guayaquil, era manejado por gringos, me recuerdo el primer maquinista era unos gringos de apellido Johnson, entonces la gerencia quedaba ahí, era responsables del manejo de todo, Durán también era un pueblito prospero, entonces el primer ecuatoriano que entro a trabajar en el ferrocarril era un señor Jesús Pino, era conductor, ya de ahí me vine a vivir acá, toda mi familia han sido ferroviarios, mis tíos, mi esposo, mis hijos y este era terreno ferroviario, este le compramos al ferrocarril lo compre baratísimo este terreno aquí era un estero, yo he trabajado muchísimo para tener esto, me costó mil sucres, es comprado en dos partes, entonces cuando ya vine hicimos una casita de caña éramos pobres, de ahí nombraron las calles, era puro lodo, entonces aquí hubo un comité que formamos nosotros, entonces nosotros principiamos, porque Duran pertenecía a Guayaquil era parroquia rural y el que tenía que hacer las obras aquí era el alcalde de Guayaquil, entonces nosotros formamos un comité con una señora que llamaba Lola Esmero, una gran persona luchadora, familia Marín, Heriberto la S, Ángel Carrasco eran jóvenes y muchas gentes que no recuerdo por mi edad, entonces hacíamos los comités y peleamos, nosotros hemos estado entre las bombas y las balas entonces primerito luchamos por los rellenos, después por el asfalto, después luchamos por la luz eléctrica, bueno la luz eléctrica la lucho el doctor Jota, de ahí luchamos por el agua, las autoridades no querían entender pero nosotros una vez le tumbamos el carro de Moncayo que era alcalde que no quería venir, mucha gente nos ayudó hacer el comité fuerte, entonces íbamos a Guayaquil a exigirles a los alcaldes que vengan hacernos las obras, agua no había, venía agua de Bucay pero con la abundancia de gente como iba creciendo, ya el agua casi no venía, hicimos un paro grande para que hagan los pozos, en el tiempo del prefecto Lapenti pusieron agua y había agua bastante, pero con el crecimiento de la gente, el agua ha mejorado bastante, después así mismo por el ferrocarril se ha luchado bastante, se ha hecho huelgas teníamos como 3 meses que no pagaban el ferrocarril el sueldo, no había sueldo, no había comisariato, no había nada, nos moríamos de hambre yo me recuerdo que una vez yo tuve que matar una gallina clueca para darle de comer a mis hijos, bueno en eso, ya entro el Doctor Velazco Ibarra de presidente.

Yo siempre andaba en las campañas con un señor que era periodista llamado Hugo Fernández Calle, entonces el Doctor Velazco Ibarra viene a la gobernación yo y una señora nos vamos para hablar con el Doctor Velazco Ibarra y me encuentro con un dirigente y me dice que hace por aquí y le digo, hay licenciado es que no pagan el sueldo y nos morimos de hambre y venimos hablar con el Doctor Velazco Ibarra porque no es justo que nosotros en la campaña siempre dijimos CON VELAZCO A COMER CHURRASCO! Y NADA!" mi sorpresa es que me hacen entrar de primerito, excelentísimo señor presidente! le digo, que gusto de verlo como presidente y no como candidato y me dice: gracias señora, en las campañas siempre dijimos que con Velazco íbamos a comer churrasco, le dije: lo que pasa señor presidente que no tenemos sueldo, estamos sin pago 3 meses, nos morimos de hambre doctor y ya no tenemos que dar de comer, cuando nuestros hijos se levantan a quien le piden el café a la mama, mama mi café, mi pan, como le vamos a dar si a nuestros esposos no le pagan el sueldo, y dice: llámenme de la gobernación, al ministro de finanza y dice señor ministro como usted no ha dado la reasignación del ferrocarril, yo no quiero que en mi gobierno se mueran de hambre, usted coja del fondo reservado la reasignación y dele de los 3 meses al ferrocarril ya voy hablar con el presidente de la empresa del ferrocarril para que pongan un pagador y vengan pagando, así que llama a un señor que era el presidente del ferrocarril y dice señor que ha pasado que no ha pagado a la gente del ferrocarril 3 meses y en mi gobierno no quiero que nadie se muera de hambre yo voy a ordenar al señor ministro de finanza que le den las reasignaciones que les toca de los prefectos y le ordeno que salga pagando de estación en estación un pagador, créame señora que los ferroviarios me alzaban en hombros" Zabala 2019.

Estas historias nos muestran claramente la lucha de un pueblo por mantenerse y por superar sus dificultades con el poder de la organización.

El Ferrocarril del Sur, o Ferrocarril Trasandino, que une las ciudades de Guayaquil y Quito, es una de las obras más importantes de la historia del Ecuador, sin embargo hoy en día por su alto precio se convierte en un lujo de uso casi exclusivo para turistas y de muy poco el beneficio que la población que lucha y trabaja día para su supervivencia.

Esta historia también nos enseña que solo la lucha organizada mueve la realidad social de injusticia, que no existe otro camino que la equidad y la justicia no se la puede implorar apelando a la conciencia de la los que ostentan el poder de turno, se la lucha en las calles, todos los cambios que se han dado a lo largo de la historia de los pueblos han sido fruto de una lucha constante y sostenida.

Pero, ¿qué nos cuenta la historia que constan en libros y publicaciones sobre el ferrocarril ecuatoriano? he aquí un recopilado de dicha investigación:

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

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

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

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

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

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

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

En febrero de 1899 se reinició la construcción del ferrocarril, que en su avance hacia la cordillera fue llevando vida y progreso a todos los pueblos que tocaba, hasta que por fin llegó al km 131, donde se levantaba la muralla andina. Para superarla se concibió la Nariz del Diablo, audaz obra de ingeniería que fue un desafío al esfuerzo y la técnica de los hombres de aquella época. Desgraciadamente la fiebre amarilla había diezmando la fuerza laboral ecuatoriana y a los miles de trabajadores jamaíquinos que fueron traídos para la construcción del atrevido proyecto ferroviario.

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

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

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

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

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

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

<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>

El Ferrocarril de Guayaquil (Durán) a Quito

“El Ferrocarril Quito a Durán es la principal línea férrea de Ecuador. Debía conectar las dos ciudades más grandes del país: la capital, Quito, con el puerto principal, Guayaquil, pero llegó sólo a Durán, al otro lado de la bahía. Tiene una longitud de unos 446.8 km (aunque según el kilometraje de las figuras de esta página serían 464 km<ref name=km>

[http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:KellsTM_EcuadorMap3S.jpg Según el kilometraje de esta figura serían 464 km). Se terminó en 1908.

En los años 1990-2010, gran parte de la línea estaba fuera de servicio. Así el último tren en circular por Milagro fue el 7 de febrero de 1998 El Comercio, por ejemplo, desde septiembre de 2007 el tren no circulaba entre Riobamba y Mocha. Sólo los tramos Quito-Latacunga, cerca del Parque Nacional Cotopax y Riobamba-Alausí-Sibambe continuaron operando con fines turísticos, sobre todo con "autoferos".

Desde el año 2008, dentro de un ambicioso programa de rehabilitación como consecuencia de declaración por parte del Estado de Patrimonio Cultural a la red ferroviaria del Ecuador y la inversión de unos 250 millones de dólares entre 2008 y 2012, se empezaron a rehabilitar y a recuperar vías y estaciones, para cual algunos de los tramos que estaban en funcionamiento se cerraron mientras duraban las obras. En diciembre de 2012 se habían terminado la mayor parte de las obras y el 27 y 28 de diciembre de 2012 circuló de nuevo un tren entre Quito y Guamote<ref name=grimes>Michael Grimes.

Another Resurrection - Ecuador Railway Rebuilt at Last, 6-1-2013</ref>.

En enero de 2013 se reinauguró el tramo entre Guamote y Durán. Para el 4 de junio de 2013 está programado el primer tren crucero que circule entre Durán y Quito

Trazado

En los planes originales, la Línea del Sur, debería haber empezado en el puerto de Guayaquil y mediante un puente que debía haberse construido a través de la bahía, debería haberse alcanzado Durán. Pero ese puente nunca se construyó. Por lo tanto las mercancías eran transferidas por transbordadores a Durán donde eran cargadas en los vagones ferroviarios de mercancías.

En Durán, pues comienza línea ferroviaria hacia Quito, que con una longitud de 447 km (o 464 km) es la línea más importante de Ecuador, y era también llamada Línea del Sur y hoy Ferrocarril Transandino. Desde Durán, donde se construyeron talleres, el ferrocarril discurre por terreno llano y de baja altitud vía Yaguachi y Milagro hasta Bucay donde se instalaron los talleres principales. Allí comienza el tramo de montaña con ramps de hasta de 55 milésimas, que lleva vía Huigra, Sibambe, Alausi y Palmira a Riobamba (2753 metros sobre nivel del mar). En Sibambe empieza el tramo conocido como Nariz del Diablo, que es una de los ferrocarriles de montaña más bellos y espectaculares del mundo.

De allí, la línea alcanza el punto culminante, 3609 metros sobre nivel del mar, y va vía Ambato y Latacunga a Quito (2817 metros sobre nivel del mar).

Historia de la construcción

La construcción del ferrocarril Durán - Quito, se inició en 1872, durante la segunda presidencia de Gabriel García Moreno. La primera locomotora rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi; al año siguiente, el 1 de mayo, empezó a funcionar el primer servicio regular, entre Yaguachi y San Francisco de Milagro, ambas poblaciones de la provincia del Guayas. Después de años de pocos avances, la construcción se aceleró cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895. Los trabajos fueron encargados a The Guayaquil and Quito Railway Company, dirigida por el estadounidense Archer Harman. Tras vencer numerosos y difíciles obstáculos geográficos, principalmente la barrera rocosa conocida como "Nariz del Diablo", la obra concluyó el 25 de junio de 1908 con la llegada del primer tren a la estación de Chimbacalle, en Quito.

The Guayaquil and Quito Railway Company

En 1895, la revolución liberal llevo al poder a Eloy Alfaro Delgado. Este presidente se propuso a retomar y llevar a término el viejo proyecto del ferrocarril del puerto de Guayaquil a Quito. Pero tuvo que hacer frente a una tenaz campaña de oposición protagonizada tanto por conservadores cuanto por liberales y a un escepticismo generalizado pues eran muchos los que pensaban que los Andes de Ecuador no se podían conquistar por medio del ferrocarril.

El 17 de junio de 1897, el gobierno firmó un acuerdo sobre la construcción del "ferrocarril más difícil del mundo" con contratistas norteamericanos Archer Harman (de Virginia) y Edward Morely. Al fin del año, se constituyó en New Jersey la Guayaquil and Quito Railway Company. Comenzó la construcción en el año 1899. Amenazaban el progreso de los trabajos la frecuente actividad sísmica, las precipitaciones que a menudo provocaban inundaciones, las enfermedades, las picaduras de serpientes. Ante semejantes desgracias, los obreros desertaban o paralizaban los trabajos en demanda de mejores condiciones.

Cuatro mil trabajadores jamaquinos participaron en la construcción del ferrocarril. Pero los jamaquinos eran cruelmente afectados por la altura, las enfermedades y la peste. El propio hermano de Archer Harman, el mayor John Harman, ingeniero jefe de la obra, y su ayudante Georges Davis, murieron víctimas de las enfermedades. Los carriles llegaron finalmente a un enorme obstáculo: una pared de roca casi perpendicular llamada "la Nariz del Diablo". Muchas vidas se perdieron en la construcción de lo que se considera como una obra maestra de ingeniería: un zig-zag cavado en la roca, que permite al tren, avanzando y retrocediendo, alcanzar la altura necesaria hasta Alausi. En 1905, el ferrocarril llegó a Riobamba, en la sierra central del Ecuador. Mientras se alcanzaba el objetivo final, el ferrocarril ya había empezado a prestar servicios al público en sus tramos ya terminados. Desde Riobamba, la construcción fue más fácil. Se llegó al punto más alto de Ruta Urbina (3604 metros) a fines de 1905.

El júbilo por la llegada del ferrocarril estalló en Quito en 1908 cuando arribó la locomotora n° 8 conducida por el maquinista Arturo Munizaga. El ferrocarril era una realidad. El arzobispo de Quito, Federico González Suárez, envió un telegrama al presidente Eloy Alfaro reconociendo su esfuerzo y la importancia de su obra. Temporalmente, desaparecieron todo tipo de rivalidades políticas.

Compra por parte del Estado

Después de su inauguración, sólo algunos años hubo beneficios. En 1925, durante un fuerte invierno se destruyó la línea cerca de Huigra. La Guayaquil and Quito Railway Company pidió un aumento de precios que no fue concedido <ref>A. Kim Clark (2001) The Redemptive Work: Railway and Nation in Ecuador, 1895-1930</ref> y el Gobierno asumió la reparación y compró del 54% de las acciones de Archer Harman, iniciándose así la nacionalización de The Guayaquil and Quito Railway Company, para constituirse en la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE), mediante Decreto Presidencial n° 469 del 13 de abril de 1925, publicado doce días más tarde <ref>El mercado ferroviario en Ecuador.

http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_Dur%C3%A1n_-_Quito

El tren más difícil del mundo

Archer Harman y su hermano John, los ingenieros que en últimas instancias se aventuraron hasta Ecuador para construir el ferrocarril ecuatoriano que llegaría a conocerse como el tren más difícil del mundo, llegaron hasta nuestro país por coincidencia.

Cuentan que cuando Luis Castro, encargado de recaudar fondos para las obras del tren, visitó su cafetería favorita en Nueva York, Archer Harman se encontraba en el lugar jugando billar. Luego de una breve conversación entre mesas, durante el cual se presentaron y Archer contó con no poca pompa que era un laureado ingeniero, Luis Castro le preguntó si estaría interesado en participar.

¿Habría aventuras?” preguntó Archer con picardía. A Archer Harman le tomó cinco días completos para llegar de Guayaquil a Quito, explorando el terreno que lo convertiría en uno de los ingenieros más audaces de la historia. La mayor parte del tramo del litoral (desde Yaguachi a Chimbo) se había iniciado durante la presidencia de García Moreno, pero desde su asesinato, había quedado olvidado, con grandes segmentos de la ruta intransitables por la vegetación tropical que le había crecido encima.

Pasaron casi diez años hasta que Jameson Kelly fue contratado para continuar las obras. A este ingeniero británico le debemos la línea Yaguachi-Durán, los puentes diseñados y construidos por Gustav Eiffel (tres años antes de que el arquitecto erigiera su obra maestra, la Torre Eiffel) que él incorporó en la vía férrea, los primeros teléfonos del país (ubicados para uso operacional en las estaciones), y el trabajo inicial hacia los Andes entre Chimbo y Sibambe. Los Harman fueron entonces invitados a terminar lo que Kelly había empezado...El primer gran reto que enfrentarían los Harman una vez comenzados los trabajos fue que la ruta de Kelly, a través del bosque subtropical, había desaparecido casi por completo a raíz de un invierno particularmente despiadado.

“¿Qué hacemos ahora?” preguntó Archer a Eloy Alfaro. El recordado líder liberal famosamente respondió: “primero, tomémonos un trago de whisky para espantar al diablo”.

A continuación, en carta del 4 de marzo de 1900, los Harman ofrecían su solución: la ruta Davis.

Henry Davis moriría de insolación poco después de ofrecer esta alternativa... la que era, en realidad, un tanto cuestionable. Consideraba que desviarse por el poderoso río Chanchán, que nace de los glaciales del Chimborazo, hasta Bucay, y luego hasta Sibambe, evitaría las dificultades encontradas en la ruta inestable de Kelly. La distancia era mayor... la pendiente más empinada... Sin embargo, tan pronto como se confirmó la decisión –tras la insistencia de los estadounidenses que administraban las obras– éstos se apresuraron por comprar las tierras en la zona de Huigra, por donde pasaría la vía férrea, asegurándose astutamente que las rieles pasaran justo en frente de sus propiedades

Rehacer este segmento de la vía férrea, por supuesto, fue un trabajo descomunal... además de difícil y peligroso.

Pero no era nada en comparación con lo que les esperaba luego de Sibambe. En algún momento había que sortear el escollo principal de toda esta epopeya: subir la cuesta inclemente de los Andes. Sin más opciones, se ideó la estratégica riel en zigzag para trepar la montaña que hoy conocemos como la Nariz del Diablo. Los entornos terminarían siendo el lecho de muerte de innumerable trabajadores, muchos de ellos jamaiquinos contratados específicamente para dicho efecto. También moriría John Harman, cuya tumba fue cubierta por la tierra de numerosos derrumbes (solo recientemente hallada de nuevo en Huigra).

Archer, en cambio, moriría ya de regreso en Estados Unidos al caerse de su caballo, al que llamó “Ecuador”. Triste, catastrófica o irónicamente, perecieron estos artífices del tren más difícil del mundo, que sobrevivió para convertirse en una de las hazañas colaborativas más importantes de la historia ecuatoriana.

<http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>

La historia ferroviaria de Durán se conserva en dos trenes miniatura Redacción Web - 27 de junio de 2019 - 15:24 Guillermo Davis mantiene las obras de su padre en un taller del cantón Durán. Pide que los trenes a escala sean declaradas patrimonio del cantón.

Guillermo Davis mantiene las obras de su padre en un taller del cantón Durán. Pide que los trenes a escala sean declaradas patrimonio del cantón. Fotos: Danny Mera / Medios Públicos En un antiguo taller, en medio de fierros, máquinas y herramientas sobresalen dos joyas de la tradición ferroviaria del cantón Durán, en la provincia del Guayas. Se trata de dos réplicas a pequeña escala de trenes que tienen más de medio siglo de construcción, pero que se conservan como si hubiesen trabajado recién. Las ruedas, la locomotora, los ejes, lucen impecables. Con aceite y líquido abrillantador, Guillermo Davis Asanza, de 67 años, les da periódicamente mantenimiento a las máquinas construidas hace más de seis décadas por su padre, el extinto mecánico ferroviario Guillermo Davis Piñeiros. Sentado en un taburete junto a las dos creaciones, Guillermo cuenta entre anécdotas la historia de las locomotoras y de su padre, al que considera un genio de la mecánica. “Maquinita”, apelativo que a más del conocimiento de la mecánica heredó de su padre, cuenta que el amor por los trenes lo heredó de su abuelo, el estadounidense William Davis, quien llegó a principios del siglo pasado a trabajar como maquinista en el tren construido en la presidencia del general Eloy Alfaro. Cuando apenas era niño, cuenta Guillermo, su abuelo se marchó a su país y su padre quedó solo con su madre, una colombiana revolucionaria liberal, y sus hermanos en Durán. Agrega que desde pequeño su padre a manera de juguete construyó una primera réplica de hojalata y la halaba con un cabo. Esta primera máquina la paseó por la estación del ferrocarril y el entonces superintendente del tren quedó maravillado por la habilidad del niño Davis, por lo que le prometió un trabajo apenas cumpla los 16 años. En efecto, el joven pasó a trabajar en Ferrocarriles del Ecuador el 16 de enero de 1921 y en esa institución profundizó sus conocimientos y su técnica en mecánica, pese a tener solo estudios hasta cuarto grado de instrucción básica. En 1937, su padre -cuenta Guillermo- construyó el primer tren, al que lo exhibió en varias ferias del país. Relata que esa máquina al pasar de mano en mano la perdió. No obstante, su amor por la mecánica lo llevo a construir una nueva locomotora en miniatura en 1947 y al cabo de cinco años ya la tuvo lista. Se trata de una réplica del tren tipo 30, similar al que recorrió Durán-Alausí-Riobamba

en tiempos de Alfaro. Este tren se caracterizaba por la potencia de la máquina para trepar la cordillera de Los Andes. Posteriormente, construyó el tren tipo Unión Pacífico, de la que sacó los detalles apenas leyendo una revista. Esta máquina, que la construyó entre 1964 y 1968, tiene la característica de velocidad y solo recorre el llano. “Imagínese solo leyendo una revista, mi padre fue capaz de construir un tren. Por eso digo que Dios le dio ese don de la mecánica”, cuenta con orgullo.

Guillermo Davis añade que en su momento ambas máquinas se exhibieron en importantes ferias y eventos de Quito, Guayaquil y otras ciudades del país. Pero el evento tradicional y característico es la echada a andar cada 16 de octubre, en la víspera de las fiestas del cantón Durán. Ese día es de fiesta en el barrio. Decenas de personas se ubican desde temprano afuera del taller situado cerca de la estación ferroviaria, a observar cómo se instalan los rieles en un tramo de unos 100 metros. Las calles se cierran. Luego de echar el diésel y agua, Guillermo Davis echa a andar los trencitos, tal como lo hicieron antaño los viejos trenes de la estación de Durán. Algunos niños se suben a los vagones y disfrutan del paseo que no dura más allá de dos minutos. Vecinos dan cuenta de la mezcla de alegría y nostalgia que causa cada año ver recorrer los trencitos. “Se vienen recuerdos de la niñez cuando el tren anunciaba con sus potentes pitos su llegada o salida”, comenta María Cevallos, moradora del sector. Inclusive, la tradición de Guillermo “maquinita” Davis ha quedado plasmada en un mural frente al taller. Allí se observan los trencitos que llevan a niños, junto a los rostros de Guillermo Davis Piñeres y sus hijos Guillermo y Carlos, quienes aún mantienen viva la tradición del paseo anual la víspera de las fiestas. Para este 16 de octubre de 2019 se tiene prevista una nueva edición del paseo de los trencitos, que -según dice- espera tenga el apoyo de las autoridades locales. Recuerda que en 2016 le exigieron pagar por el uso de vía pública, lo que lo desmotivó y no hizo el paseo. “Es la única ocasión en más de medio siglo que desistimos de hacer el tradicional recorrido, por falta de apoyo”, asegura. Don Guillermo luego de contar la historia de las joyas de su taller se levanta de su asiento y les echa un vistazo a sus máquinas. “El único temor que tengo es que el día que mi hermano y yo ya no estemos en este mundo se vaya la tradición del paseo”, lamenta. Por eso, pide desde ya que alguna autoridad local se interese por estas máquinas y que sean conservadas en un museo, pues no solo son unas obras de arte de la mecánica, sino que hablan de la rica historia ferroviaria del cantón Durán. (I)

[/www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran](http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran)

“Este cantón de Guayas nace con el ferrocarril, motor que unió a Ecuador. Los descendientes de los constructores atesoran este legado a través del arte. En diciembre de 2015, la Unesco nombró a Durán parte de las 47 nuevas ciudades creativas en la categoría de artesanía y artes populares. Esta red plantea como compromiso la colaboración y desarrollo de alianzas “para promover la creatividad y las industrias culturales, a compartir prácticas idóneas, a reforzar la participación en la vida cultural y a integrar la cultura en sus planes de desarrollo económico y social”, según establece la organización. Durán es la primera ciudad de Suramérica que se integra a esta red en la categoría de artesanía y artes populares y ha generado cierta expectativa en los sectores dedicados a la cultura. La gestión cultural de Durán está asociada al levantamiento de su historia, esa serie de relatos que están fragmentados en los libros y que giran alrededor de la construcción del motor que unió al país, el ferrocarril. Los duraneños tienen en su dialecto referencias de los personajes que habitaron el cantón y han pasado a ser leyenda. Los murales, las artesanías, el cine, las esculturas, la danza, su patrimonio, el discurso y el recorrido que se hace en Durán están atado a sus líneas férreas, a su geografía y a la búsqueda de su identidad a través de la historia.

El colectivo Pata de Cabra, un derivado de ese instrumento infaltable en casa de los ferroviarios, creado en 2010, es una de las agrupaciones más consolidadas del cantón, en las que cada uno de sus integrantes aporta al sentido de la memoria histórica de Durán con su labor artística individual. El ingeniero industrial Arturo Adkinson se ha dedicado a investigar esos fragmentos sueltos de la fundación de Durán y la llegada de sus antepasados, los jamaiquinos. Recalca que los 4.000 jamaiquinos que llegaron en los primeros años del siglo pasado no fueron esclavos, tenían un contrato cuya copia se mantiene en un archivo nacional.

La mitad de los jamaiquinos que llegaron habría muerto por enfermedades tropicales. Cerca de Huigra, dice, hay una fosa común con algunos de sus cuerpos. De los jamaiquinos que llegaron a construir el ferrocarril, Durán preserva 18 apellidos y los genes y la habilidad para construir. Consta la genialidad de Guillermo Davis Piñeyros, negro, hijo de un norteamericano que llegó al cantón y tuvo la genialidad de construir tres locomotoras a vapor a escala que aún funcionan. Le ‘El gato’ Lehmann, quien en la década del 70 llegó a reconstruir las locomotoras a vapor. “Aquí había genios de la mecánica”, relata Adkinson. A Daniel Valencia no le gusta la historia. Es sincero. Pero sin embargo, desde su vinculación al cómic de la cultura pop ha desarrollado en la ciudad un trabajo de murales y esculturas que representa la historia y sus mitos. Están los murales de la historia de los jamaiquinos, la leyenda de Davis o la leyenda de las cabras que inician la subida al cerro homónimo. Su trabajo es parte del programa que diseñó el colectivo de gestores culturales Pata de Cabra, bajo el nombre de ‘Una pared, una historia’. Por su parte, el Municipio del cantón, a raíz de la rehabilitación del tren como bien histórico, patrimonial y turístico, implementó a mediados de 2014 el proyecto denominado ‘Historias en Fachadas’ con el cual se trabajarán 100 murales en las fachadas de las casas aledañas a la línea férrea. “Somos pluriculturales, montubios, hijos de ferroviarios”, dice Diego Guamán, gestor cultural y director de la Corporación de Danza y Ballet Folclórico ‘Proyección Durán’. Con 50 bailarines ha desarrollado y consolidado el festival artístico ‘El pase del niño’, un encuentro religioso que se realiza durante cuatro días en las calles con música y danza. Guamán, en condescendencia con su pasado férreo, prepara un proyecto dancístico en el que se acoja la historia de los brequeros, las personas que hacían las señales al tren para que la máquina retrocediera o fuera hacia adelante. El comunicador audiovisual Pedro Villegas ha trabajado en una serie de documentales alrededor de las historias del ferrocarril. Su trabajo funciona de forma paralelamente al festival ‘Memorias del ferrocarril’ que desde 2007 trabaja en la creación de murales, cines foros y otras actividades que fortalecen la transmisión oral de las costumbres e historias. Fernando Freire, un guayaquileño criado en Quito y actualmente residente de Durán,

coordina parte de las actividades del colectivo Pata de Cabra y -dice- representa sus raíces, pues también es hijo de ferroviarios, con el ensamble de elementos reciclados que se convierten en trenes. A la labor de Pata de Cabra se suma René Paredes, otro hijo de ferroviario, quien ha instaurado un sitio de diálogo cultural, porque gran parte de estas actividades están vinculadas al ferrocarril, y “al hablar del ferrocarril están hablando prácticamente de las entrañas de uno mismo”, dice.

En Durán se sostienen la Sociedad de Artesanos, el Círculo Deportivo Ferroviario y otras agrupaciones que se dedican a reconocer a los últimos ferrocarrileros vivos, quienes iniciaron la historia del cantón y le dan su identidad. (I) La creatividad, motor de desarrollo 116 ciudades integran la red de la Unesco La Red de Ciudades Creativas que integran la lista de la Unesco fue creada en 2004 y tiene en su lista 116 ciudades en el mundo entero en las categorías de artesanía, artes populares, artes digitales, diseño, cine, gastronomía y música. Su búsqueda es estimular la cooperación internacional entre las ciudades miembros para hacer de la creatividad un motor de desarrollo urbano sostenible, de integración social y de vida cultural. Tienen en común su diversidad. Este año, además de Durán, en la categoría de artesanías y artes populares se incluyó a Al-Ahsa (Arabia Saudita), Bamiyán (Afganistán), Isfahán (Irán), Jaipur (India), Lubumbashi (República Democrática del Congo), San Cristóbal de las Casas (México) y Sasayama (Japón)”

[/www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria](http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria)

Fuente:

Silvia Quezada Aguayo 2019

Sra. Anita Zabala

Ingeniero industrial Arturo Adkinson

<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>

http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:KellsTM_EcuadorMap3S.jpg

http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_Dur%C3%A1n_-_Quito

<http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran>

www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria

Orígenes

Entrevista a Silvia Quezada nieta del Sr. Telmo Aguayo, antiguo ferroviario, hoy extinto.

"Mi nombre es Silvia Quezada Aguayo, y vivo en Durán desde los doce años. Si me preguntan sobre el ferrocarril, diré que siempre estuve relacionada con este monstruo de acero. Mientras era pequeña llegaba de vacaciones a la casa de mi abuelito, él se llamaba Telmo Aguayo Cujilema, fue ferroviario y trabajaba en la sección de carpintería. De su oficio guardo un cajón de madera y algunas herramientas como una sierra de arco y unos cuantos cepillos de madera de todos los tamaños.

Yo era muy pequeña aún, cuando mi abuelito ya jubilado había adquirido una casa en la ciudadela Ferroviaria # 2, la segunda ciudadela creada en 1975 para los trabajadores ferroviarios. Recuerdo que frente a su casa pasaba la línea del ferrocarril, había grandes extensiones de terrenos que en invierno se convertían en inmensas pozas de agua, el cerro era mucho más alto, aún no estaba explotado por las canteras, la única calle era la que quedaba junto a la línea del tren, que, por cierto, el nivel en que se encontraban las rieles creía que eran 80 cm más alta con relación a las casas. En invierno se inundaba todo el sector y la única vía seca para llegar del cementerio a la estación (centro de Durán) era caminando por la línea del tren, que por ser más altas sobresalían en medio del agua. Las primeras casas de la ciudadela se contaban con los dedos de la mano, y entre un vecino y otro había algunos metros de distancia.

En el Cerro había pocas casas del lado del centro. Del otro lado por donde, hoy están las antenas, estaba el mirador, no había casas, la vista era 360 grados y se podía subir sin peligro de que lo roben.

Poco a poco la ciudadela se fue poblando, todos los que vivían ahí eran jubilados o trabajadores activos del ferrocarril. En la calle atrás de la casa estaba el otro tendido de rieles que venían de los Talleres nuevos de ferrocarriles, les decíamos así porque los talleres viejos habían estado en el centro y luego a mediados del siglo por el aumento de la producción y el transporte de la melaza hubo la necesidad de buscar un lugar más grande, por eso se trasladaron en los 50's a un terreno cercano al Puente de la Unidad Nacional, quedando los antiguos talleres como el "cementerio de los trenes".

Todos los días había trenes y auto ferros. Desde las 4 de la mañana empezaba a pitar la máquina (el tren a vapor), a las 5 am pasaban por frente a la casa de mi abuelito y al llegar a la intersección con la línea de los talleres, se bajaba el ayudante del maquinista y hacia los cambios de línea para que el tren avance en retro hasta los talleres nuevos. A las 6 regresaba y

hacía la misma maniobra y regresaba al centro., para salir a las 7 de am con los vagones llenos de carga y de pasajeros. A este tren todos le conocíamos como el tren mixto, y siempre era la locomotora roja. En las tardes a las 4 o 5 pm, hora en que mis abuelitos tomaban el café (cada vez que recuerdo se me viene el olor al café recién tostado) regresaba el mixto. Era muy común que las familias de la sierra enviaran cargas y paquetes en el tren mixto, y cuando pasaban por las casas de sus allegados y familiares pasaban botando los encargos, los sacos de papas, de legumbres y paquetes de todo tamaño.

Las campanas del tren y el pito eran característico a ciertas horas del día, a parte del pito de la mañana, era el del mediodía. Los ferroviarios comían todos los días a las 12h00, incluso antes, digamos que 11:30. Y esa costumbre se extendía dentro de las familias. Todas las actividades se regían por esos horarios. Y era una característica la puntualidad, había un dicho que decía: "hora ferroviaria" o decir "como todo buen ferroviario aquí la comida debe estar lista a las doce en punto del día".

Otra cosa que me llamaba la atención era la cantidad de gente que venía en la parte de arriba de los coches. Años más tardes cuando ya era adolescente, yo viajaba de esa manera. Me subía en los coches de primera clase e iba bien sentadita y cuando llegaba a Naranjito o Bucay, me subía en la parte de arriba hasta llegar a Huigra o Riobamba y cuando regresaba, me subía en la estación de Guamote o en Alausí hasta llegar a Durán.

Cada estación de tren tenía su plato típico, o su fruta u otra cosa que los identificaba:

Yaguachi eran los dulces, Milagro la Piña, Naranjito las naranjas, Barraganete, los oritos, Huigra, el arroz con huevo servido en hoja de col, (servían en hojas de col, porque en Huigra hacían cruce los trenes de subida y bajada y llegaban justo a las 12h00, hora de almuerzo, pero muchos pasajeros no terminaban de comer y como el tren debía salir, los cliente se llevaban los platos, así que para no perder más la vajilla, las vendedoras optaron por vender el arroz con huevo en hojas de col), en Sibambe el hornado, y así hasta llegar a Riobamba.

Cuando se descarrilaba el tren había que esperar a que colocaran las ruedas del tren o de los coches en la línea férrea, pero en otras teníamos que esperar al tren de bajada o subida para hacer trasbordo. Si el pueblo quedaba cerca digamos que 5 o 6 km, los que podíamos cargábamos la maleta y caminábamos por las vías, lo que más daba miedo era cruzar los puentes largos, o que nos cogiera la noche, pero igual lo hacíamos, pues la intención era llegar al pueblo a disfrutar de las vacaciones de feriado, me pasó algunas veces, especialmente entre Bucay y Huigra.

Viajar en tren en carnaval era toda una odisea, pues cada vez que pasábamos por una estación nos abrían los chimbuzos y nos caía un fuerte chorro de agua encima. (El chimbucho, son los reservorios de agua para las máquinas de vapor situado junto a la estación del tren), cuando la ropa ya casi estaba seca por la brisa del aire, pasábamos por otra estación y nos volvían a mojar, así hasta casi llegar a Naranjito...de ahí en adelante nos tiraban anilina.

Otra cosa que recuerdo muy vivo es el sonido de las máquinas de bombeo en las instalaciones del antiguo CEPE que es donde almacenaban el combustible y que quedaba a dos cuadras de la casa de mi abuelito y claro, obviamente no molestaba en absoluto escuchar y sentir el remezón toda la noche de los trenes que iban de la estación del centro a los talleres nuevos y viceversa.

La máquina negra era el tren que llevaba la carga, le decían el tren de las legumbres, también era el que llevaba el combustible. Cuando no salía la máquina a vapor, salía la máquina electro diésel, esta locomotora dejó de funcionar hace muchos años atrás, hoy esta como adorno a la bajada del puente, dentro de Ferrocarriles.

Ente los sitios o cosas del ferrocarril que recuerdo, están por ejemplo, el tanque inmenso lleno de petróleo a la subida del cerro de las Cabras, junto al cementerio de los trenes y a las piscinas de reservorio. Muy cerca al tanque estaba el aserradero, donde hacían los durmientes. También había un tendido de rieles en pleno centro donde conectaban la fábrica de alcoholes con la estación y también había otro tendido que avanzaba hasta las bodegas del Ingenio Valdez y San Carlos y claro la conexión con el embarcadero de lanchas que durante muchos años sirvió también para transporta carga pesada en gabarras hacia el puerto de Guayaquil.

Las Lanchas es otra característica de Durán, antes de que haya el puente, es decir, antes de 1975, el transporte interprovincial e Inter cantonal con dirección a la sierra pasaban por gabarras, luego que hicieron el Puente, este servicio se fue perdiendo, y solo quedó el de pasajeros que se venía haciendo desde inicios de siglo, los remolcadores más conocidos eran el Pichincha, Chimborazo y el Galápagos, este último fue comprado por Ferrocarriles en 1911 y sirvió durante algunos años se dice que entre los 60 y 70's desapareció.

Durán fue un caserío antes de 1900, hay pequeñas ilustraciones o vistas, y documentos que datan de 1830 como las halladas en el mapa "Disolución de la Gran Colombia: Venezuela, Quito y Cundinamarca-Repúblicas Autónomas (1830-1832)" Publicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

Muchos de estos lugares y tendidos existió hasta los 90's, pero con las administraciones nuevas en la alcaldía, poco a poco fueron desmantelando. La estación del tren, en el centro, un edificio de construcción de madera ya estaba bastante descuidado y terminaron derribándola. Hoy de la estación no queda nada solo un terreno vacío y un tanque de reservorio.

De los antiguos talleres, hay unos cuantos metros de terrenos y una construcción mixta que se cae a pedazos, hoy es un canchón de carros y motos viejas. Donde era el cementerio de los trenes hay un mercado que esta semi abandonado, es un sitio peligroso. El aserradero hoy es un terreno convertido en basurero. Cerca de la estación aún permanece en pie tres casas que servían como casa de alojamiento para los trabajadores. El tendido férreo hasta la fábrica de alcoholes y la azucarera, al igual que todo el tendido del centro fueron retirados, hoy apenas queda un pequeño tramo entre el Coliseo Ferroviario y la Hermanad de Jubilados. De la fábrica de alcoholes solo queda unos cuantos pilares de su estructura, un par de tanques y varias hectáreas de terrenos baldío. La Bodega de San Carlos y Valdez, sigue en pie a igual que la Fábrica de Fleishmann que es otra de las fábricas antiguas de Durán y considerado icono, incluso está en la letra del Himno de Durán. Del embarcadero de las Lanchas, cuando construyeron el Malecón nuevo de Durán, solo quedó la plataforma.

Sobre la fábrica de alcoholes no hay mucha historia escrita sobre ella, se decía que los terrenos donde quedaba la fábrica habían sido parte de los terrenos de la Hacienda de El Recreo del Dr. Gilbert, que, por cierto, había la leyenda de que este señor se había hecho rico luego de haber encontrado una hueca o un entierro... Había otra mucho más macabra donde contaban que este señor había hecho un pacto con el diablo y que toda su fortuna había sido producto de esto y que para mantenerla, todos los años él tenía que entregarle al diablo una vida, y por eso era común que de repente uno de sus

peones o trabajadores desapareciera sin dejar rastro alguno. Verdad o Mentira, lo cierto era que el tipo era muy rico. Sin embargo, en algún momento parte de estas tierras de la Hacienda El Recreo llena de pastizales para ganado, pasaron a manos de otras personas y a través de una inmobiliaria vendieron un buen pedazo, si no me equivoco cerca de 2 hectáreas de tierra al Estado, quien las compró para construir la Destiladora de alcohol, porque hasta esa fecha había una ley donde la melaza debía botarse a los ríos que cruzan la provincia del Guayas y Los Ríos o para regar en las calles para el polvo., pero al ver que en los otros países estaban convirtiendo la caña de azúcar en ron, el Estado decidió no quedarse atrás, así que eliminaron esta ley e invirtieron en la fábrica de alcoholes, obviamente la hicieron en Durán, porque ahí llegaba en el tren de carga la materia prima desde los Ingenios de San Carlos y Valdez.” Quezada 2019

Doña Anita Zabala nos contaba:

"la gerencia del ferrocarril era manejado por extranjeros, no era manejado por ecuatorianos, entonces con el tiempo, con los años, el ferrocarril de Quito a Guayaquil, era manejado por gringos, me recuerdo el primer maquinista era unos gringos de apellido Johnson, entonces la gerencia quedaba ahí, era responsables del manejo de todo, Durán también era un pueblito prospero, entonces el primer ecuatoriano que entro a trabajar en el ferrocarril era un señor Jesús Pino, era conductor, ya de ahí me vine a vivir acá, toda mi familia han sido ferroviarios, mis tíos, mi esposo, mis hijos y este era terreno ferroviario, este le compramos al ferrocarril lo compre baratísimo este terreno aquí era un estero, yo he trabajado muchísimo para tener esto, me costó mil sucres, es comprado en dos partes, entonces cuando ya vine hicimos una casita de caña éramos pobres, de ahí nombraron las calles, era puro lodo, entonces aquí hubo un comité que formamos nosotros, entonces nosotros principiamos, porque Duran pertenecía a Guayaquil era parroquia rural y el que tenía que hacer las obras aquí era el alcalde de Guayaquil, entonces nosotros formamos un comité con una señora que llamaba Lola Esmero, una gran persona luchadora, familia Marín, Heriberto la S, Ángel Carrasco eran jóvenes y muchas gentes que no recuerdo por mi edad, entonces hacíamos los comités y peleamos, nosotros hemos estado entre las bombas y las balas entonces primerito luchamos por los rellenos, después por el asfalto, después luchamos por la luz eléctrica, bueno la luz eléctrica la lucho el doctor Jota, de ahí luchamos por el agua, las autoridades no querían entender pero nosotros una vez le tumbamos el carro de Moncayo que era alcalde que no quería venir, mucha gente nos ayudó hacer el comité fuerte, entonces íbamos a Guayaquil a exigirles a los alcaldes que vengán hacernos las obras, agua no había, venía agua de Bucay pero con la abundancia de gente como iba creciendo, ya el agua casi no venía, hicimos un paro grande para que hagan los pozos, en el tiempo del prefecto Lapenti pusieron agua y había agua bastante, pero con el crecimiento de la gente, el agua ha mejorado bastante, después así mismo por el ferrocarril se ha luchado bastante, se ha hecho huelgas teníamos como 3 meses que no pagaban el ferrocarril el sueldo, no había sueldo, no había comisariato, no había nada, nos moríamos de hambre yo me recuerdo que una vez yo tuve que matar una gallina clueca para darle de comer a mis hijos, bueno en eso, ya entro el Doctor Velazco Ibarra de presidente.

Yo siempre andaba en las campañas con un señor que era periodista llamado Hugo Fernández Calle, entonces el Doctor Velazco Ibarra viene a la gobernación yo y una señora nos vamos para hablar con el Doctor Velazco Ibarra y me encuentro con un dirigente y me dice que hace por aquí y le digo, hay licenciado es que no pagan el sueldo y nos morimos de hambre y venimos hablar con el Doctor Velazco Ibarra porque no es justo que nosotros en la campaña siempre dijimos CON VELAZCO A COMER CHURRASCO! Y NADA!" mi sorpresa es que me hacen entrar de primerito, excelentísimo señor presidente! le digo, que gusto de verlo como presidente y no como candidato y me dice: gracias señora, en las campañas siempre dijimos que con Velazco íbamos a comer churrasco, le dije: lo que pasa señor presidente que no tenemos sueldo, estamos sin pago 3 meses, nos morimos de hambre doctor y ya no tenemos que dar de comer, cuando nuestros hijos se levantan a quien le piden el café a la mama, mama mi café, mi pan, como le vamos a dar si a nuestros esposos no le pagan el sueldo, y dice: llámenme de la gobernación, al ministro de finanza y dice señor ministro como usted no ha dado la reasignación del ferrocarril, yo no quiero que en mi gobierno se mueran de hambre, usted coja del fondo reservado la reasignación y dele de los 3 meses al ferrocarril ya voy hablar con el presidente de la empresa del ferrocarril para que pongan un pagador y vengán pagando, así que llama a un señor que era el presidente del ferrocarril y dice señor que ha pasado que no ha pagado a la gente del ferrocarril 3 meses y en mi gobierno no quiero que nadie se muera de hambre yo voy a ordenar al señor ministro de finanza que le den las reasignaciones que les toca de los prefectos y le ordeno que salga pagando de estación en estación un pagador, créame señora que los ferroviarios me alzaban en hombros" Zabala 2019.

Estas historias nos muestran claramente la lucha de un pueblo por mantenerse y por superar sus dificultades con el poder de la organización.

El Ferrocarril del Sur, o Ferrocarril Trasandino, que une las ciudades de Guayaquil y Quito, es una de las obras más importantes de la historia del Ecuador, sin embargo hoy en día por su alto precio se convierte en un lujo para los turistas y de muy poco el beneficio que la población que lucha y trabaja día para su supervivencia.

Esta historia también nos enseña que solo la lucha organizada mueve la realidad social de injusticia, que no existe otro camino que la equidad y la justicia no se la puede implorar apelando a la conciencia de la los que ostentan el poder de turno, se la lucha en las calles, todos los cambios que se han dado a lo largo de la historia de los pueblos han sido fruto de una lucha constante y sostenida.

Pero que nos cuenta la historia de los libros:

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

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

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

Doce años más tarde y con García Moreno nuevamente en el poder, el 18 de julio de 1873 se realizó el viaje de estreno de la locomotora "Guayaquil", que recorrió majestuosamente el primer tramo de vías férreas construido, uniendo las

poblaciones de Yaguachi y Milagro. En 1875, cuando el mandatario caía asesinado en Quito, ya existían aproximadamente 45 km de vías que unían la ciudad de Guayaquil, desde Durán, con las dos anteriormente nombradas.

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

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

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

En febrero de 1899 se reinició la construcción del ferrocarril, que en su avance hacia la cordillera fue llevando vida y progreso a todos los pueblos que tocaba, hasta que por fin llegó al km 131, donde se levantaba la muralla andina. Para superarla se concibió la Nariz del Diablo, audaz obra de ingeniería que fue un desafío al esfuerzo y la técnica de los hombres de aquella época. Desgraciadamente la fiebre amarilla había diezmando la fuerza laboral ecuatoriana y a los miles de trabajadores jamaquinos que fueron traídos para la construcción del atrevido proyecto ferroviario.

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

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

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

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

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

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

<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>

El Ferrocarril de Guayaquil (Durán) a Quito

"El Ferrocarril Quito a Durán es la principal línea férrea de Ecuador. Debía conectar las dos ciudades más grandes del país: la capital, Quito, con el puerto principal, Guayaquil, pero llegó sólo a Durán, al otro lado de la bahía. Tiene una longitud de unos 446.8 km (aunque según el kilometraje de las figuras de esta página serían 464 km<ref name=km>

[http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:KellsTM_EcuadorMap3S.jpg Según el kilometraje de esta figura serían 464 km). Se terminó en 1908.

En los años 1990-2010, gran parte de la línea estaba fuera de servicio. Así el último tren en circular por Milagro fue el 7 de febrero de 1998 El Comercio, por ejemplo, desde septiembre de 2007 el tren no circulaba entre Riobamba y Mocha. Sólo los tramos Quito-Latacunga, cerca del Parque Nacional Cotopax y Riobamba-Alausí-Sibambe continuaron operando con fines turísticos, sobre todo con "autoferos".

Desde el año 2008, dentro de un ambicioso programa de rehabilitación como consecuencia de declaración por parte del Estado de Patrimonio Cultural a la red ferroviaria del Ecuador y la inversión de unos 250 millones de dólares entre 2008 y 2012, se empezaron a rehabilitar y a recuperar vías y estaciones, para cual algunos de los tramos que estaban en funcionamiento se cerraron mientras duraban las obras. En diciembre de 2012 se habían terminado la mayor parte de las obras y el 27 y 28 de diciembre de 2012 circuló de nuevo un tren entre Quito y Guamote<ref name=grimes>Michael Grimes. Another Resurrection - Ecuador Railway Rebuilt at Last, 6-1-2013</ref>.

En enero de 2013 se reinauguró el tramo entre Guamote y Durán. Para el 4 de junio de 2013 está programado el primer tren crucero que circule entre Durán y Quito

Trazado

En los planes originales, la Línea del Sur, debería haber empezado en el puerto de Guayaquil y mediante un puente que debía haberse construido a través de la bahía, debería haberse alcanzado Durán. Pero ese puente nunca se construyó. Por lo tanto las mercancías eran transferidas por transbordadores a Durán donde eran cargadas en los vagones ferroviarios de mercancías.

En Durán, pues comienza línea ferroviaria hacia Quito, que con una longitud de 447 km (o 464 km) es la línea más importante de Ecuador, y era también llamada Línea del Sur y hoy Ferrocarril Transandino. Desde Durán, donde se construyeron talleres, el ferrocarril discurre por terreno llano y de baja altitud vía Yaguachi y Milagro hasta Bucay donde se instalaron los talleres principales. Allí comienza el tramo de montaña con ramps de hasta de 55 milésimas, que lleva vía Huigra, Sibambe, Alausi y Palmira a Riobamba (2753 metros sobre nivel del mar). En Sibambe empieza el tramo conocido como Nariz del Diablo, que es una de los ferrocarriles de montaña más bellos y espectaculares del mundo.

De allí, la línea alcanza el punto culminante, 3609 metros sobre nivel del mar, y va vía Ambato y Latacunga a Quito (2817 metros sobre nivel del mar).

Historia de la construcción

La construcción del ferrocarril Durán - Quito, se inició en 1872, durante la segunda presidencia de Gabriel García Moreno. La primera locomotora rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi; al año siguiente, el 1 de mayo, empezó a funcionar el primer servicio regular, entre Yaguachi y San Francisco de Milagro, ambas poblaciones de la provincia del Guayas. Después de años de pocos avances, la construcción se aceleró cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895. Los trabajos fueron encargados a The Guayaquil and Quito Railway Company, dirigida por el estadounidense Archer Harman. Tras vencer numerosos y difíciles obstáculos geográficos, principalmente la barrera rocosa conocida como "Nariz del Diablo", la obra concluyó el 25 de junio de 1908 con la llegada del primer tren a la estación de Chimbacalle, en Quito.

The Guayaquil and Quito Railway Company

En 1895, la revolución liberal llevó al poder a Eloy Alfaro Delgado. Este presidente se propuso a retomar y llevar a término el viejo proyecto del ferrocarril del puerto de Guayaquil a Quito. Pero tuvo que hacer frente a una tenaz campaña de oposición protagonizada tanto por conservadores cuanto por liberales y a un escepticismo generalizado pues eran muchos los que pensaban que los Andes de Ecuador no se podrían conquistar por medio del ferrocarril.

El 17 de junio de 1897, el gobierno firmó un acuerdo sobre la construcción del "ferrocarril más difícil del mundo" con contratistas norteamericanos Archer Harman (de Virginia) y Edward Morely. Al fin del año, se constituyó en New Jersey la Guayaquil and Quito Railway Company. Comenzó la construcción en el año 1899. Amenazaban el progreso de los trabajos la frecuente actividad sísmica, las precipitaciones que a menudo provocaban inundaciones, las enfermedades, las picaduras de serpientes. Ante semejantes desgracias, los obreros desertaban o paralizaban los trabajos en demanda de mejores condiciones.

Cuatro mil trabajadores jamaquinos participaron en la construcción del ferrocarril. Pero los jamaquinos eran cruelmente afectados por la altura, las enfermedades y la peste. El propio hermano de Archer Harman, el mayor John Harman, ingeniero jefe de la obra, y su ayudante Georges Davis, murieron víctimas de las enfermedades. Los carriles llegaron finalmente a un enorme obstáculo: una pared de roca casi perpendicular llamada "la Nariz del Diablo". Muchas vidas se perdieron en la construcción de lo que se considera como una obra maestra de ingeniería: un zig-zag cavado en la roca, que permite al tren, avanzando y retrocediendo, alcanzar la altura necesaria hasta Alausi. En 1905, el ferrocarril llegó a Riobamba, en la sierra central del Ecuador. Mientras se alcanzaba el objetivo final, el ferrocarril ya había empezado a prestar servicios al público en sus tramos ya terminados. Desde Riobamba, la construcción fue más fácil. Se llegó al punto más alto de Ruta Urbina (3604 metros) a fines de 1905.

El júbilo por la llegada del ferrocarril estalló en Quito en 1908 cuando arribó la locomotora n° 8 conducida por el maquinista Arturo Munizaga. El ferrocarril era una realidad. El arzobispo de Quito, Federico González Suárez, envió un telegrama al presidente Eloy Alfaro reconociendo su esfuerzo y la importancia de su obra. Temporalmente, desaparecieron todo tipo de rivalidades políticas.

Compra por parte del Estado

Después de su inauguración, sólo algunos años hubo beneficios. En 1925, durante un fuerte invierno se destruyó la línea cerca de Huigra. La Guayaquil and Quito Railway Company pidió un aumento de precios que no fue concedido <ref>A. Kim Clark (2001) The Redemptive Work: Railway and Nation in Ecuador, 1895-1930</ref> y el Gobierno asumió la reparación y compró del 54% de las acciones de Archer Harman, iniciándose así la nacionalización de The Guayaquil and Quito Railway Company, para constituirse en la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE), mediante Decreto Presidencial n° 469 del 13 de abril de 1925, publicado doce días más tarde <ref>El mercado ferroviario en Ecuador.

http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_Dur%C3%A1n_-_Quito

El tren más difícil del mundo

Archer Harman y su hermano John, los ingenieros que en últimas instancias se aventuraron hasta Ecuador para construir el ferrocarril ecuatoriano que llegaría a conocerse como el tren más difícil del mundo, llegaron hasta nuestro país por coincidencia.

Cuentan que cuando Luis Castro, encargado de recaudar fondos para las obras del tren, visitó su cafetería favorita en Nueva York, Archer Harman se encontraba en el lugar jugando billar. Luego de una breve conversación entre mesas, durante el cual se presentaron y Archer contó con no poca pompa que era un laureado ingeniero, Luis Castro le preguntó si estaría interesado en participar.

¿Habrá aventuras?" preguntó Archer con picardía. A Archer Harman le tomó cinco días completos para llegar de Guayaquil a Quito, explorando el terreno que lo convertiría en uno de los ingenieros más audaces de la historia. La mayor parte del tramo del litoral (desde Yaguachi a Chimbo) se había iniciado durante la presidencia de García Moreno, pero desde su asesinato, había quedado olvidado, con grandes segmentos de la ruta intransitables por la vegetación tropical que le había crecido encima.

Pasaron casi diez años hasta que Jameson Kelly fue contratado para continuar las obras. A este ingeniero británico le debemos la línea Yaguachi-Durán, los puentes diseñados y construidos por Gustav Eiffel (tres años antes de que el arquitecto erigiera su obra maestra, la Torre Eiffel) que él incorporó en la vía férrea, los primeros teléfonos del país (ubicados para uso operacional en las estaciones), y el trabajo inicial hacia los Andes entre Chimbo y Sibambe. Los Harman fueron entonces invitados a terminar lo que Kelly había empezado...El primer gran reto que enfrentarían los Harman una vez comenzados los trabajos fue que la ruta de Kelly, a través del bosque subtropical, había desaparecido casi por completo a raíz de un invierno particularmente despiadado.

“¿Qué hacemos ahora?” preguntó Archer a Eloy Alfaro. El recordado líder liberal famosamente respondió: “primero,

tomémonos un trago de whisky para espantar al diablo”.

A continuación, en carta del 4 de marzo de 1900, los Harman ofrecían su solución: la ruta Davis.

Henry Davis moriría de insolación poco después de ofrecer esta alternativa... la que era, en realidad, un tanto cuestionable. Consideraba que desviarse por el poderoso río Chanchán, que nace de los glaciales del Chimborazo, hasta Bucay, y luego hasta Sibambe, evitaría las dificultades encontradas en la ruta inestable de Kelly. La distancia era mayor... la pendiente más empinada... Sin embargo, tan pronto como se confirmó la decisión –tras la insistencia de los estadounidenses que administraban las obras– éstos se apresuraron por comprar las tierras en la zona de Huigra, por donde pasaría la vía férrea, asegurándose astutamente que las rieles pasaran justo en frente de sus propiedades

Rehacer este segmento de la vía férrea, por supuesto, fue un trabajo descomunal... además de difícil y peligroso.

Pero no era nada en comparación con lo que les esperaba luego de Sibambe. En algún momento había que sortear el escollo principal de toda esta epopeya: subir la cuesta inclemente de los Andes. Sin más opciones, se ideó la estratégica riel en zigzag para trepar la montaña que hoy conocemos como la Nariz del Diablo. Los entornos terminarían siendo el lecho de muerte de innumerable trabajadores, muchos de ellos jamaquinos contratados específicamente para dicho efecto. También moriría John Harman, cuya tumba fue cubierta por la tierra de numerosos derrumbes (solo recientemente hallada de nuevo en Huigra).

Archer, en cambio, moriría ya de regreso en Estados Unidos al caerse de su caballo, al que llamó “Ecuador”. Triste, catastrófica o irónicamente, perecieron estos artifices del tren más difícil del mundo, que sobrevivió para convertirse en una de las hazañas colaborativas más importantes de la historia ecuatoriana.

<http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>

La historia ferroviaria de Durán se conserva en dos trenes miniatura Redacción Web - 27 de junio de 2019 - 15:24 Guillermo Davis mantiene las obras de su padre en un taller del cantón Durán. Pide que los trenes a escala sean declaradas patrimonio del cantón.

Guillermo Davis mantiene las obras de su padre en un taller del cantón Durán. Pide que los trenes a escala sean declaradas patrimonio del cantón. Fotos: Danny Mera / Medios Públicos En un antiguo taller, en medio de fierros, máquinas y herramientas sobresalen dos joyas de la tradición ferroviaria del cantón Durán, en la provincia del Guayas. Se trata de dos réplicas a pequeña escala de trenes que tienen más de medio siglo de construcción, pero que se conservan como si hubiesen trabajado recién. Las ruedas, la locomotora, los ejes, lucen impecables. Con aceite y líquido abrillantador, Guillermo Davis Asanza, de 67 años, les da periódicamente mantenimiento a las máquinas construidas hace más de seis décadas por su padre, el extinto mecánico ferroviario Guillermo Davis Piñeros. Sentado en un taburete junto a las dos creaciones, Guillermo cuenta entre anécdotas la historia de las locomotoras y de su padre, al que considera un genio de la mecánica. “Maquinita”, apelativo que a más del conocimiento de la mecánica heredó de su padre, cuenta que el amor por los trenes lo heredó de su abuelo, el estadounidense William Davis, quien llegó a principios del siglo pasado a trabajar como maquinista en el tren construido en la presidencia del general Eloy Alfaro. Cuando apenas era niño, cuenta Guillermo, su abuelo se marchó a su país y su padre quedó solo con su madre, una colombiana revolucionaria liberal, y sus hermanos en Durán. Agrega que desde pequeño su padre a manera de juguete construyó una primera réplica de hojalata y la halaba con un cabo. Esta primera máquina la paseó por la estación del ferrocarril y el entonces superintendente del tren quedó maravillado por la habilidad del niño Davis, por lo que le prometió un trabajo apenas cumpla los 16 años. En efecto, el joven pasó a trabajar en Ferrocarriles del Ecuador el 16 de enero de 1921 y en esa institución profundizó sus conocimientos y su técnica en mecánica, pese a tener solo estudios hasta cuarto grado de instrucción básica. En 1937, su padre -cuenta Guillermo- construyó el primer tren, al que lo exhibió en varias ferias del país. Relata que esa máquina al pasar de mano en mano la perdió. No obstante, su amor por la mecánica lo llevo a construir una nueva locomotora en miniatura en 1947 y al cabo de cinco años ya la tuvo lista. Se trata de una réplica del tren tipo 30, similar al que recorrió Durán-Alausí-Riobamba en tiempos de Alfaro. Este tren se caracterizaba por la potencia de la máquina para trepar la cordillera de Los Andes. Posteriormente, construyó el tren tipo Unión Pacífico, de la que sacó los detalles apenas leyendo una revista. Esta máquina, que la construyó entre 1964 y 1968, tiene la característica de velocidad y solo recorre el llano. “Imagínese solo leyendo una revista, mi padre fue capaz de construir un tren. Por eso digo que Dios le dio ese don de la mecánica”, cuenta con orgullo.

Guillermo Davis añade que en su momento ambas máquinas se exhibieron en importantes ferias y eventos de Quito, Guayaquil y otras ciudades del país. Pero el evento tradicional y característico es la echada a andar cada 16 de octubre, en la víspera de las fiestas del cantón Durán. Ese día es de fiesta en el barrio. Decenas de personas se ubican desde temprano afuera del taller situado cerca de la estación ferroviaria, a observar cómo se instalan los rieles en un tramo de unos 100 metros. Las calles se cierran. Luego de echar el diésel y agua, Guillermo Davis echa a andar los trencitos, tal como lo hicieron antaño los viejos trenes de la estación de Durán. Algunos niños se suben a los vagones y disfrutan del paseo que no dura más allá de dos minutos. Vecinos dan cuenta de la mezcla de alegría y nostalgia que causa cada año ver recorrer los trencitos. “Se vienen recuerdos de la niñez cuando el tren anunciaba con sus potentes pitos su llegada o salida”, comenta María Cevallos, moradora del sector. Inclusive, la tradición de Guillermo “maquinita” Davis ha quedado plasmada en un mural frente al taller. Allí se observan los trencitos que llevan a niños, junto a los rostros de Guillermo Davis Piñeros y sus hijos Guillermo y Carlos, quienes aún mantienen viva la tradición del paseo anual la víspera de las fiestas. Para este 16 de octubre de 2019 se tiene prevista una nueva edición del paseo de los trencitos, que -según dice- espera tenga el apoyo de las autoridades locales. Recuerda que en 2016 le exigieron pagar por el uso de vía pública, lo que lo desmotivó y no hizo el paseo. “Es la única ocasión en más de medio siglo que desistimos de hacer el tradicional recorrido, por falta de apoyo”, asegura. Don Guillermo luego de contar la historia de las joyas de su taller se levanta de su asiento y les echa un vistazo a sus máquinas. “El único temor que tengo es que el día que mi hermano y yo ya no estemos en este mundo se vaya la tradición del paseo”, lamenta. Por eso, pide desde ya que alguna autoridad local se interese por estas

máquinas y que sean conservadas en un museo, pues no solo son unas obras de arte de la mecánica, sino que hablan de la rica historia ferroviaria del cantón Durán. (I)

[/www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran](http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran)

“Este cantón de Guayas nace con el ferrocarril, motor que unió a Ecuador. Los descendientes de los constructores atesoran este legado a través del arte. En diciembre de 2015, la Unesco nombró a Durán parte de las 47 nuevas ciudades creativas en la categoría de artesanía y artes populares. Esta red plantea como compromiso la colaboración y desarrollo de alianzas “para promover la creatividad y las industrias culturales, a compartir prácticas idóneas, a reforzar la participación en la vida cultural y a integrar la cultura en sus planes de desarrollo económico y social”, según establece la organización. Durán es la primera ciudad de Suramérica que se integra a esta red en la categoría de artesanía y artes populares y ha generado cierta expectativa en los sectores dedicados a la cultura. La gestión cultural de Durán está asociada al levantamiento de su historia, esa serie de relatos que están fragmentados en los libros y que giran alrededor de la construcción del motor que unió al país, el ferrocarril. Los duraneños tienen en su dialecto referencias de los personajes que habitaron el cantón y han pasado a ser leyenda. Los murales, las artesanías, el cine, las esculturas, la danza, su patrimonio, el discurso y el recorrido que se hace en Durán están atado a sus líneas férreas, a su geografía y a la búsqueda de su identidad a través de la historia.

El colectivo Pata de Cabra, un derivado de ese instrumento infaltable en casa de los ferroviarios, creado en 2010, es una de las agrupaciones más consolidadas del cantón, en las que cada uno de sus integrantes aporta al sentido de la memoria histórica de Durán con su labor artística individual. El ingeniero industrial Arturo Adkinson se ha dedicado a investigar esos fragmentos sueltos de la fundación de Durán y la llegada de sus antepasados, los jamaiquinos. Recalca que los 4.000 jamaiquinos que llegaron en los primeros años del siglo pasado no fueron esclavos, tenían un contrato cuya copia se mantiene en un archivo nacional.

La mitad de los jamaiquinos que llegaron habría muerto por enfermedades tropicales. Cerca de Huigra, dice, hay una fosa común con algunos de sus cuerpos. De los jamaiquinos que llegaron a construir el ferrocarril, Durán preserva 18 apellidos y los genes y la habilidad para construir. Consta la genialidad de Guillermo Davis Piñeyros, negro, hijo de un norteamericano que llegó al cantón y tuvo la genialidad de construir tres locomotoras a vapor a escala que aún funcionan. Le ‘El gato’ Lehmann, quien en la década del 70 llegó a reconstruir las locomotoras a vapor. “Aquí había genios de la mecánica”, relata Adkinson. A Daniel Valencia no le gusta la historia. Es sincero. Pero sin embargo, desde su vinculación al cómic de la cultura pop ha desarrollado en la ciudad un trabajo de murales y esculturas que representa la historia y sus mitos. Están los murales de la historia de los jamaiquinos, la leyenda de Davis o la leyenda de las cabras que inician la subida al cerro homónimo. Su trabajo es parte del programa que diseñó el colectivo de gestores culturales Pata de Cabra, bajo el nombre de ‘Una pared, una historia’. Por su parte, el Municipio del cantón, a raíz de la rehabilitación del tren como bien histórico, patrimonial y turístico, implementó a mediados de 2014 el proyecto denominado ‘Historias en Fachadas’ con el cual se trabajarán 100 murales en las fachadas de las casas aledañas a la línea férrea. “Somos pluriculturales, montubios, hijos de ferroviarios”, dice Diego Guamán, gestor cultural y director de la Corporación de Danza y Ballet Folclórico ‘Proyección Durán’. Con 50 bailarines ha desarrollado y consolidado el festival artístico ‘El pase del niño’, un encuentro religioso que se realiza durante cuatro días en las calles con música y danza. Guamán, en condescendencia con su pasado férreo, prepara un proyecto dancístico en el que se acoja la historia de los brequeros, las personas que hacían las señales al tren para que la máquina retrocediera o fuera hacia adelante. El comunicador audiovisual Pedro Villegas ha trabajado en una serie de documentales alrededor de las historias del ferrocarril. Su trabajo funciona de forma paralelamente al festival ‘Memorias del ferrocarril’ que desde 2007 trabaja en la creación de murales, cines foros y otras actividades que fortalecen la transmisión oral de las costumbres e historias. Fernando Freire, un guayaquileño criado en Quito y actualmente residente de Durán, coordina parte de las actividades del colectivo Pata de Cabra y -dice- representa sus raíces, pues también es hijo de ferroviarios, con el ensamble de elementos reciclados que se convierten en trenes. A la labor de Pata de Cabra se suma René Paredes, otro hijo de ferroviario, quien ha instaurado un sitio de diálogo cultural, porque gran parte de estas actividades están vinculadas al ferrocarril, y “al hablar del ferrocarril están hablando prácticamente de las entrañas de uno mismo”, dice.

En Durán se sostienen la Sociedad de Artesanos, el Círculo Deportivo Ferroviario y otras agrupaciones que se dedican a reconocer a los últimos ferrocarrileros vivos, quienes iniciaron la historia del cantón y le dan su identidad. (I) La creatividad, motor de desarrollo 116 ciudades integran la red de la Unesco La Red de Ciudades Creativas que integran la lista de la Unesco fue creada en 2004 y tiene en su lista 116 ciudades en el mundo entero en las categorías de artesanía, artes populares, artes digitales, diseño, cine, gastronomía y música. Su búsqueda es estimular la cooperación internacional entre las ciudades miembros para hacer de la creatividad un motor de desarrollo urbano sostenible, de integración social y de vida cultural. Tienen en común su diversidad. Este año, además de Durán, en la categoría de artesanías y artes populares se incluyó a Al-Ahsa (Arabia Saudita), Bamiyán (Afganistán), Isfahán (Irán), Jaipur (India), Lubumbashi (República Democrática del Congo), San Cristóbal de las Casas (México) y Sasayama (Japón)”

[/www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria](http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria)

<https://www.eluniverso.com/noticias/2016/02/21/nota/5416059/pata-cabra-colectivo-que-realza-cultura-duran>Orígenes

Fuente:

Silvia Quezada Aguayo 2019

Sra. Anita Zabala

Ingeniero industrial Arturo Adkinson

<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>

http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:KellsTM_EcuadorMap3S.jpg

http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_Dur%C3%A1n_-_Quito

<http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/trenes-historia-duran>
<https://ich.unesco.org/es/tradiciones-y-expresiones-orales-00053>
www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/duran-obtiene-el-titulo-de-ciudad-creativa-por-su-historia-ferroviaria

Fecha o período		Detalle de la periodicidad
Anual		
Continua	X	
Ocasional		
Otro		

5. PORTADORES/SOPORTES

6. VALORACIÓN

Importancia para la comunidad	Categoría	
<p>Es importante registrar y poner en valor la historia de Durán y como se ha construido este cantón, y el importante papel que jugó el FERROCARRIL DEL SUR O TRASANDINO, tanto por la importancia social, como política del mismo, conocer su pasado es un orgullo para los ecuatorianos, nos ayuda a analizar los hechos presentes y sobre todo entender a sus ciudadanos como sujetos históricos capaces de generar procesos sociales importantes para su crecimiento.</p> <p>El Cantón Durán tiene una gran importancia no solo para el Ecuador, es importante saber qué es la primera ciudad de Suramérica en recibir la categorización de la UNESCO en artes populares, en el 2015 Durán obtiene el título de ciudad creativa por su historia ferroviaria, este hecho tiene que ser difundido y potencializado con un plan de salvaguardia que ponga en valor todos sus bienes patrimoniales.</p> <p>La historia de una ciudad es siempre llena de diferentes versiones, pero en el Cantón Durán hay algo que los identifica y los une, es su historia ferroviaria, esta experiencia los ha marcado profundamente y une su pasado a la historia de todos los 4.000 jamaquinos que llegaron al Ecuador a trabajar en la construcción del mismo y muchos murieron en el intento.</p> <p>Hoy somos testigos del cambio radical del uso del tren, antes significaba un importante aporte para el territorio y la vida de la gente, el movimiento social y económico por donde pasaba el tren y hoy es solo un objeto más de turismo, considero que lo más pronto posible este papel debe de revisarse y buscar las formas que tenga un mayor uso social para la gente y no solo una respuesta al turismo.</p>	Manifestaciones Vigentes	
	Manifestaciones Vigentes Vulnerables	
	Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	

Sensibilidad al cambio

N/A	Alta	
	Media	
	Baja	

7. INTERLOCUTORES

8. ELEMENTOS RELACIONADOS

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES INMUEBLES

N/A

ELEMENTOS ACTUALIZADOS

N/A

10. OBSERVACIONES

La historia de una ciudad es siempre llena de diferentes versiones, pero en el Cantón Durán hay algo que los identifica y los une, es su historia ferroviaria, esta experiencia los ha marcado profundamente y une su pasado a la historia de todos los 4.000 jamaquinos que llegaron al Ecuador a trabajar en la construcción del mismo y muchos murieron en el intento. Hoy somos testigos del cambio radical del uso del tren, antes significaba un importante aporte para el territorio y la vida de la gente, el movimiento social y económico por donde pasaba el tren y hoy es solo un objeto más de turismo, considero que lo más pronto posible este papel debe de revitalizarse y buscar las formas que tenga un mayor uso social para la gente y no solo una respuesta al turismo.

11. DATOS DE CONTROL

Entidad investigadora	INPC_R5_INMATERIALES		
Registrado por	RODRÍGUEZ UMANANTE ROSA	Fecha de registro	21/08/2019
Revisado por	RODRÍGUEZ UMANANTE ROSA	Fecha de revisión	20/11/2019
Aprobado por	RODRÍGUEZ UMANANTE ROSA	Fecha aprobación	25/11/2019
Registro fotografico			

11.ANEXOS

Anexos Fotográficos



ARCHIVO

EL FERROCARRIL

Fotografía: Amigos Del Ferrocarril, 1910



ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Fotografía: Foto Amigos Del Ferrocarril, 0000



EL FERROCARRIL FOTOS DE ARCHIVO

Fotografía: Foto Archivo, 0000



ENTREVISTA CON SILVIA QUEZADA Y ...ANTIGUO

Fotografía: Inpc, 2019

TEXTOS	Fotografías	Videos	Audio
	IM-09-07-50-000-19-014182_1.jpg IM-09-07-50-000-19-014182_2.jpg IM-09-07-50-000-19-014182_3.jpg IM-09-07-50-000-19-014182_4.jpg		

13. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN LENGUA ORIGINARIA

N/A