

El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional

Santiago Durán
Marcel Gross
Luis López
Névil Montenegro
David Villagómez

Introducción

“En un sentido general, el ferrocarril ha sido llamado... una obra redentora, porque estimulará nuestra actividad, alentará nuestras tímidas iniciativas, ampliará el campo de nuestros recursos y relaciones... El proyecto del ferrocarril interandino, representa, así, para el Ecuador, su resurrección moral y emancipación como pueblo”¹.

Corría el final del siglo XIX y con ello la entrada a un tiempo que sería arduo para la economía ecuatoriana, que de por sí ya venía arrasando los males de la influencia colonial en la vida social, económica, política y cultural del país. Dos visionarios de la historia nacional emprendieron lo que sería la obra de infraestructura más grande de la historia ecuatoriana que, sin embar-

go, trajo una gran oposición de no pocos sectores.

El presente trabajo busca dar una mirada a la planificación y realización del ferrocarril de Gabriel García Moreno y de Eloy Alfaro, así como a sus vicisitudes e implicaciones para la vida del país y lo que implicó como proyecto político de fines del siglo XIX e inicios del XX, junto a una mirada actual a los proyectos que sobre el mismo se debaten.

Relatos de Alfaro sobre la Historia del Ferrocarril

Los Presidentes Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro tuvieron gobiernos muy distintos el uno del otro, pero tuvieron una visión muy similar en lo referente al ferrocarril. García Moreno construyó 45 kilómetros de vías de 1861 a 1875 por la vía Yaguachi-Milagro-Naranjito,

1

SEVILLA, Elisa y SEVILLA, Ana María et al, “El Camino del Hierro”, 2008, p. 86

mientras que Eloy Alfaro, de 1895 a 1908, construyó 334 kilómetros por la vía Alausí-Riobamba-Ambato-Latacunga-Quito.²

En el año 1897 se acordó que Archer Harman culminaría el ferrocarril de Duran a Quito y, como se cuenta de forma anecdótica, mientras el diplomático Luis Carbo se encontraba en comitiva en Nueva York, gustaba salir a tomar café. Así, un día conversando con sus amigos sobre la necesidad de construir un ferrocarril en su país, uno de sus compañeros gritó: “*Ey, Harman, ¿quieres construir un ferrocarril?*”³... Y lo siguiente es ahora conocido. El señor Archer Harman, nacido en Virginia, era el hijo de un coronel del ejército confederado, cuya familia se había arruinado financieramente por la Guerra Civil estadounidense. A los 30 años Harman comenzó a trabajar en empresas de ferrocarril en Colorado, y pasó la mayor parte de su vida desde 1897 a 1911 en Ecuador, Nueva York y Londres, hasta su muerte en 1922.⁴

En 1897, se constituyó en Nueva Jersey la compañía ‘The Guayaquil and Quito Railway Company’ que ejecutaría la obra y administración de la misma, y buscaría accionistas para capitalizar el proyecto.

La construcción del ferrocarril era tan importante para Alfaro, que en su discurso al Congreso el 27 de

septiembre de 1898, se dirigió a los legisladores con las siguientes palabras:

“Sin un ferrocarril entre la costa y el interior del país, de nada sirven los esfuerzos y los sacrificios republicanos desde el nacimiento de nuestra nación. Sin el ferrocarril, soberano e incesante motor del progreso positivo [...] Sin el ferrocarril la fuerza individual no encuentra ocupación productiva [...] Sin el ferrocarril, sin comodidades, sin bien común, ¿cómo podemos hablar de libertad real y dignidad real?

La revolución liberal en el Ecuador debe ser esencialmente social, y sin el ferrocarril [...] no podemos concebir las transformaciones morales, intelectuales y físicas que la ley del progreso requiere para el triunfo de la vida radiante de verdadera democracia. Sin un ferrocarril, yo siempre he pensado que cualquier revolución es efímera, ineficiente y risible, cualquier camino al progreso, y mis sueños, mi delirio, mi único programa está concentrada en una sola palabra : FERROCARRIL!”⁵

El ferrocarril ocupó gran parte de sus esfuerzos, al querer unificar al país, de llevarlo al progreso, de protegerlo frente a invasiones, de desarrollarlo. En general su idea del ferrocarril era tan grande que sostenía que, si no se triunfaba en su ‘proyecto redentor’, la revolución liberal no

2 CASTRO, Byron “*El Ferrocarril Ecuatoriano-Patrimonio de su pueblo*”. Quito, 2009, p. 18

3 CLARK, Kim. ‘El Ferrocarril y las Políticas de Redención en el Ecuador’, en ‘*El Camino de Hierro*’. 2008, p.35

4 *Ibid.*, p. 35

5 CLARK, Kim, Op. Cit., p. 41

tendría sentido. Era tan importante para él que dijo que sería incluso capaz de renunciar a la presidencia a favor del vicepresidente, para así irse a dirigir la construcción del ferrocarril.

Para el año 1898 los conservadores, liderados por la Iglesia Católica, se encontraban inmersos en una reacia lucha contra el gobierno de Alfaro y su proyecto central de infraestructura y unidad, reflejado a su vez en la lucha por construir el ferrocarril que uniese la costa con la sierra. Los epítetos provenientes del legislativo iban desde “ladrón” y “saqueador”, hasta “traidor” y “enemigo de la patria”.

Por aquel entonces se vivía una convulsión política que enfrentaba a grupos terratenientes, quienes subsistían con medios coloniales de producción a través de la opresión de grandes masas, apoyados por grupos clericales que querían mantener el control sobre esa masa subyugada, y por otro lado un tipo de sociedad distinta, de estilo burgués, que buscaba un desarrollo diferente a través de los servicios, del comercio, de la banca, etc.

Es por este motivo que Alfaro confiaba tanto en Archer Harman, un hombre intachable que hacía lo que estaba a su alcance para la financiación y construcción de lo que fue el tren más difícil del mundo, debido a los problemas que tuvo que enfrentar para subir la cordillera, problemas de topografía, escasez de

trabajadores, enfermedades, deslaves, terremotos, etc., además de la incansable oposición al proyecto.

La fuerte oposición al proyecto hacía que la entrega de recursos y la estabilidad del plan se vieses desestabilizados y se buscase de cualquier forma maneras de financiar y continuar la lucha, llegando incluso a barajar la idea de vender o arrendar las islas Galápagos –propuesta por Harman-, que Alfaro desechó luego de hacer la consulta al pueblo.

Los esfuerzos para mantener el proyecto eran enormes, por ejemplo en el caso en que los constantes derrumbes hicieron que un gran tramo de la vía quedase inservible, por lo que se tuvo que construir una nueva ruta por el río Chanchán que lo cruzaba un total de 28 veces.

Mientras tanto, el poder legislativo y la oposición hacían todos los esfuerzos posibles para espantar a los inversionistas, llegando incluso a acusar a Alfaro de lucrarse de este proyecto, aunque éste aseguraba tener todas las facturas que justificaban los gastos realizados.

Cada vez que había un nuevo derrumbe, la imperiosa necesidad de mayores recursos y la poca liquidez del gobierno de Alfaro formaban una combinación peligrosa.

Como nos relata Kim Clark en una descripción de lo que significaba transitar por los llamados ‘caminos de pájaros’, Alfaro se veía a veces desilusionado por las condiciones que tenía que sobreponerse y men-

cionaba que los precipicios a los que se enfrentaban eran tan difíciles que resultaban prácticamente intransitables hasta para las cabras.

Así pues, al no encontrar una salida financiera viable, se tuvo que recurrir a la ayuda de Sir James Sivewright, un multimillonario altruista inglés que apoyaba los proyectos que consideraba honestos, cuyo aporte contribuyó a que el ferrocarril llegase a Alausí para Septiembre de 1902; a Guamote para 1903, y luego pasase por los suburbios de Ambato, Latacunga y Machachi, para finalmente llegar a Chimbacalle el 17 de junio de 1908.

Proyectos Inconclusos de Alfaro

Una de las ideas centrales de Alfaro era la unión de Loja con Tulcán mediante la construcción del ferrocarril, con la idea de unificar al país y defenderlo rápidamente en el caso de una invasión de un creciente enemigo expansionista en el sur, como lo era Perú.

El ferrocarril que iba de Puerto Bolívar a Machala y Pasaje era una vía para alcanzar la frontera costera con el Perú, la misma que se encontraba en mal estado y era idea de Alfaro reconstruirla para acceder rápidamente a la frontera. Sin embargo, debido una vez más a la conmoción causada por la oposición con acusaciones de que la reconstrucción de la línea férrea era sólo una excusa

para enriquecerse ilícitamente, dicha reconstrucción ya no se pudo concretar.

Otro de los grandes proyectos de Alfaro era el de construir una línea férrea que saliese desde Ambato y que terminase en la orilla norte del Amazonas, para de igual forma controlar los territorios que se veían amenazados por las pretensiones expansionistas peruanas, y poder así llevar rápidamente tropas en caso de un avance militar. De este ferrocarril se construyeron 12 kilómetros en la época de Camilo Ponce –desde Ambato hasta Salcedo-, luego de lo cual quedaría inconcluso.⁶ Al tener el contrato ya firmado, nuevamente la oposición fue tan intensa que Alfaro vio que podía devenir en una crisis aún más grave que la vivida en 1858 –la misma que beneficiaría al Perú-, por lo que se tuvo que anular ese contrato.

Otro gran proyecto hubiese sido la construcción de un ferrocarril eléctrico hacia Ibarra, donde se procuraría buscar un complemento a la producción de cacao, consistente en casi el 70% de la producción de la época (hacer cita de Kim Clark). De una investigación realizada se concluyó que la siembra de plantas para la producción textil era de mayor calidad a las que crecían en Manila o Yucatán, y que para la fácil exportación de ese producto se buscaría construir un puerto en el cantón de Jipijapa (Manabí). No obstante, la

6

CASTRO, Byron, Op. Cit., p. 19

oposición se opuso rotundamente y, para evitar mayor conmoción nacional, se canceló todo el proyecto que hubiese podido servir para acercar a las tropas del centro del país para resguardar las costas del país cuando la flota naval peruana se reforzaba luego de la Guerra del Pacífico.

Como podemos ver con estos tantos ejemplos, Alfaro tenía una visión mucho más a largo plazo que el mantenimiento del poder o el simple triunfo de un gobierno. Lo que él realmente buscaba era el desarrollo del Ecuador, junto a su fortalecimiento económico.

Finalmente, el plan de desarrollo del ferrocarril hacia Cuenca para explotar las hulleras de Cañar y Azuay, y así abaratar el costo de traer el carbón desde Australia, se vio nuevamente frustrado por una oposición empeñada en acabar con el proyecto liberal. La oposición fue tan fuerte que la misma policía arrojaba los rieles y material necesario para construir las líneas del tren a los ríos. La oposición fue descarnada al tumbar plan tras plan en búsqueda de acabar con el mayor proyecto del gobierno liberal, sin importar que éste buscara el progreso de todos y no sólo de un partido político.

Podemos así ver que el ferrocarril tuvo una importancia muy grande en los cambios sociales del país, reflejando la idea de Alfaro de que éste serviría como medio de unidad nacional, de fortalecimiento económico interno, fortalecimiento

de la producción exportable, medio de protección de la soberanía territorial, modelo de desarrollo y tecnología, entre otros.

La situación del Ecuador en 1859: llegada de Gabriel García Moreno al poder y emprendimiento del Ferrocarril del Sur

En los inicios de la República del Ecuador, fundada en 1830, las regiones del territorio ecuatoriano prácticamente conformaban universos distintos, pues apenas las unificaba la Carta Magna, mientras que los límites del país siempre estaban amenazados. Quito, ubicada a 2.800 metros de altura en las faldas del Pichincha, y el puerto de Guayaquil, polos importantes para la naciente república, se veían incomunicados durante meses enteros debido al duro invierno, y el transporte de bienes entre los diversos puntos de la nación se realizaba a lomo de mula en viajes que duraban varios días. Por otra parte, debido a que la mayor población se encontraba en la sierra, dos tercios de lo que se importaba se consumía en el interior.

Hacia 1859 el Ecuador se encontraba al borde de su disolución, al presentarse 4 gobiernos diferentes en las principales ciudades del país: Quito, Guayaquil, Cuenca y Loja, proclamándose todos ellos como los mandatarios del territorio. Ante esta situación surgió el católico conservador Gabriel García Moreno quien,

con una fuerte visión centralizadora, tomó el poder e implantó –paradójicamente– un modelo liberal con vistas a modernizar el Estado, y forjar un mercado interno mediante la conexión de varias regiones del país, gracias a un ambicioso programa de construcción de vías y ferrocarriles. A más de ello quiso desarrollar una élite técnica por medio de la creación de la Escuela Politécnica Nacional en Quito, y dio un gran impulso a la educación en general: creó los colegios Bolívar en Ambato, Olmedo en Manabí, y de los Corazones en Quito; multiplicó el número de escuelas primarias y de oficios en todo el país, encargando la formación a los Hermanos Cristianos venidos desde Francia, además de los Jesuitas; construyó el observatorio astronómico; patrocinó la creación del Conservatorio de Música, la Escuela de Artes y Oficios, el Teatro Olmedo, la reestructuración de la Biblioteca Nacional y la reapertura del Colegio Militar, entre otras obras. De igual manera quiso reformar la policía y el sistema correccional del país (construyó el panóptico en Quito, el cual hoy en día lleva su nombre), y supervisó la creación del Código Civil.

Es así como el problema vial fue entonces abordado por García Moreno, quien planteó al Congreso la construcción del Ferrocarril del Sur. En 1861, un decreto consagró el compromiso nacional con el proyecto, aunque los trabajos sólo empezaron en 1873, cuando García Moreno

ejercía la presidencia por tercera vez. El altísimo costo del ferrocarril fue un argumento a menudo utilizado en su contra desde que se planteó esta obra, ya que en 1873 la vía fue estimada en un valor de 3'700.000 pesos, cuando el presupuesto anual nacional ascendía a 1'900.000 pesos.

El objetivo de García Moreno era unir Quito y Guayaquil a través del que luego sería conocido como el “ferrocarril más difícil del mundo”, primero mejorando el antiguo camino colonial existente a lo largo del corredor interandino, desarrollando éste como un camino de carruajes entre Quito y Riobamba. En su proyecto en conjunto se diseñaron caminos ramificados para unir las provincias de tierras altas con el camino principal, mejorando así las comunicaciones con la provincia de Imbabura al norte, y las provincias de Azuay y de Loja al sur, así como entre la capital y el puerto. Con ello se incrementarían los intercambios entre la sierra y la costa, y el mercado interno nacional se acrecentaría casi por obra de magia –lo cual a su vez traería muchos frutos en pos de la ampliación cada vez mayor de la red ferroviaria, tornándose así en un círculo beneficioso para todos, con fuertes proyecciones hacia el exterior.

Para 1872 un camino de mulas había llegado hasta Sibambe (cantón de Alausí), a partir de donde García Moreno concebiría el plan de unir Sibambe y Yaguachi por ferrocarril,

desde donde barcos a vapor llevarían bienes y pasajeros por el río Yaguachi hacia abajo, se conectaría con los ríos Babahoyo y Guayas, para finalmente llegar a Guayaquil. En octubre de 1873 llegaron al Ecuador las primeras dos locomotoras, mientras que en mayo del año siguiente se inauguró oficialmente el tránsito del ferrocarril entre Yaguachi y Milagro.

Hacia 1875, año en el que García Moreno fue asesinado, el ferrocarril contaba entonces con 45 kilómetros de extensión, llegando a Naranjito el tránsito de las dos locomotoras llamadas –peculiarmente– ‘*Quito*’ y ‘*Guayaquil*’.

Es así como podemos concluir que, desde sus inicios, el ferrocarril ecuatoriano fue sinónimo de progreso, comercio y comunicación entre los pueblos de este bello país.

Realidad de la infraestructura vial antes del ferrocarril

Byron Castro, en su obra “El Ferrocarril Ecuatoriano: Historia de la Unidad de un Pueblo”, recoge el testimonio del inglés William B. Stevenson, ciudadano inglés que llegó al Ecuador a comienzos del siglo XIX, el cual refleja la precariedad de la infraestructura vial del Ecuador durante el período anterior a la construcción del ferrocarril, en el que señalaba las dificultades que experimentaban los viajeros al usar

los caminos en sus travesías en el interior del país. Dichas dificultades se relacionaban con la mala calidad y estrechez de los caminos, así como la peligrosidad de algunos senderos⁷.

Así mismo, en su obra Castro relata una descripción de Julio Pare-des Correa, sobre el limitado comercio entre las ciudades y pueblos del Ecuador, el mismo que se encontraba ligado al desarrollo de las comunicaciones y el correo, cuya travesía entre las ciudades de Quito y Guayaquil se realizaba dos veces al mes con un tiempo de viaje de seis días⁸.

Debido a las características de la vegetación y relieve dentro del territorio nacional, las variaciones climáticas, la exposición a enfermedades y la ausencia de un sistema regular de transporte, en el que se utilizaba el transporte de mulas y se contrataban servicios de arrieros para las expediciones, la travesía dentro de los caminos del Ecuador era una experiencia por demás peligrosa, cuyo trecho más complicado constituía el cruce por la Cordillera de los Andes. Como efecto de dicha peligrosidad, había la práctica común por parte de los viajeros dueños de bienes materiales y recursos económicos, de dejar elaborados sus testamentos antes del viaje⁹.

De acuerdo con la reseña de Castro “hasta mediados del siglo XIX, el Ecuador no disponía siquiera de un servicio de diligencias que

7 CASTRO, Byron, Op. Cit., p. 68-69

8 Ibid., p. 69

9 Ibid., 2006, p. 70

podiera mantener una ruta definida por donde transitar, o un sistema de transportación de pasajeros o mercaderías”¹⁰. A lo anterior se sumaba la delincuencia existente en los caminos que, sin una vigilancia eficiente por parte de la autoridad, los viajeros eran asaltados en sitios estratégicos. Por todos los motivos anteriormente señalados, el desarrollo de la vialidad en la República pasó a ser un asunto primordial, respecto del cual varios sectores de la sociedad comenzaron a tomar conciencia y que comenzó a recibir presiones de la opinión pública para su pronta y concreta solución¹¹.

Sin embargo, los aspectos administrativos y financieros constituían los principales obstáculos por los que el problema de vialidad no podía ser atendido de manera adecuada. Dichos problemas se relacionaban con la inestabilidad política propia de la primera mitad del siglo XIX, que derivaba en revueltas y guerras intestinas que implicaban cuantiosos egresos para su financiación, así como por los gastos derivados de la “Deuda Inglesa”, consistentes en los cargos y obligaciones asumidos por el financiamiento de las guerras de emancipación¹².

Dada la problemática anterior, Castro menciona que en ese tiempo se volvieron populares dichos como

“nuestros caminos son caminos de pájaros, no para gente”, o el que aparece en el testimonio de Carlos Wiener, que consta también en el relato de dicho autor, que decía: “en un país así, la mula es la base de la sociedad humana”¹³. Afirmaciones como las señaladas son un reflejo de la grave realidad que atravesaba el sistema vial en el Ecuador, limitando todo potencial de crecimiento, con un comercio e intercambio lentos, con un estancamiento constante, con permanentes dificultades de integración y ocupación territorial –en especial en el Oriente ecuatoriano, zona rica en recursos naturales que no era accesible para el común de los viajeros– aspecto que a la postre se fue convirtiendo en causa de conflictos limítrofes con los países vecinos¹⁴.

Otras consecuencias de la precaria viabilidad que Castro señala fueron: el desaprovechamiento de los recursos naturales, tierras sin cultivar, bosques sin utilizar y minas inexploradas. Así mismo, la población no se hallaba distribuida uniformemente dentro del territorio, no recibía educación, la tasa de analfabetismo era elevada, y no existía el potencial para el desarrollo del espacio vital en el país¹⁵.

Ante estos fenómenos, el ferrocarril aparecía no solamente como la

10 Ibid., p. 71

11 Ibid., p. 71

12 CASTRO, Byron, Op. Cit., p. 72

13 Ibid., p. 73

14 Ibid., p. 74

15 Ibid., p. 74

alternativa de solución para los males que aquejaban al país en materia de vialidad, sino que su construcción potenciaría el comercio y la incipiente industria en el país, a través de la movilización de insumos y productos entre los puertos y los diversos puntos en el interior, considerando que el desarrollo nacional y la incorporación del Ecuador al comercio internacional requerían importantes reformas administrativas y obras de infraestructura¹⁶.

Tarea del progresismo en el desarrollo del proyecto del ferrocarril

Posterior al asesinato de García Moreno en 1875, la realidad en torno al desarrollo del Proyecto del Ferrocarril reflejaba la construcción de 45 kilómetros de línea férrea desde Yaguachi, que sin embargo se habían estancado. A pesar de los deseos del entonces Presidente Antonio Borrero por continuar la obra, la falta de coordinación y decisión política había afectado la continuación de la obra durante los períodos subsiguientes a la época garciana¹⁷.

No obstante el deterioro de las obras públicas en el Ecuador durante el período de 1875 a 1880, durante el gobierno del General Ignacio de Veintimilla, se completaron 70 kilómetros de línea férrea hasta el sitio previsto para la construcción del

puente metálico sobre el río Chimbo. Sin embargo, el derrocamiento del militar en 1883 puso un panorama político difícil en el Ecuador, que conspiraba contra el avance de las obras¹⁸.

Castro señala, entre las causas del estancamiento en los trabajos de construcción del ferrocarril, la poca solvencia financiera para garantizar el pago de los préstamos y la desconfianza de los inversionistas ante la inestabilidad política existente en un período caracterizado por las revueltas y derrocamientos. El 15 de febrero de 1884, se expidió una nueva Constitución y asumió el poder José María Plácido Caamaño, quien en su afán de proseguir con la obra del ferrocarril, propuso la construcción de 82 kilómetros de vía desde Chimbo hasta Sibambe, a través de la concesión de la obra al contratista Jameston Kelly¹⁹.

El citado acuerdo tuvo el apoyo del Congreso e implicaba la construcción en cuatro años de la línea férrea mediante un desembolso de 2'400.000,00 pesos, junto con la provisión de dos locomotoras nuevas, cuatro coches de pasajeros, doce vagones de carga y cuatro jaulas para ganado. El contratista por su parte, para financiar el proyecto, recibiría el monopolio de la sal y del servicio del ferrocarril por un período de doce años. Fue así como

16 *Ibid.*, p. 74-75
17 CASTRO, Byron, *Op. Cit.*, p. 81-82
18 *Ibid.*, p. 82
19 *Ibid.*, p. 82

Kelly obtuvo un préstamo de nueve millones de francos del Banque d'Escompte de París, y para el año de 1887 el puente sobre el río Chimbo estaba ya levantado, junto con la instalación de los primeros teléfonos en algunas estaciones y los estudios del trazado Chimbo-Sibambe elaborados²⁰.

Sin embargo, las bajas recaudaciones por la sal, las dificultades geográficas, el brote de enfermedades y la hostilidad climática, afectaron el desarrollo de los trabajos. Así mismo, la continuidad de las obras demandaba inyección de capital externo y ni el Estado ni los contratistas privados disponían de los suficientes recursos propios para seguir con la ejecución del proyecto. Ante esta situación, el crédito exterior aparecía como la única alternativa para proseguir con la construcción. Sin embargo, el Ecuador no reunía las garantías financieras requeridas por los prestamistas externos para el cumplimiento de obligaciones y compromisos²¹.

Ante tal escenario, era necesario el trabajo conjunto del Gobierno y la empresa privada, cuyo aval permitiese sostener las garantías para el cumplimiento de los préstamos del exterior. Al respecto, el país contaba con recursos naturales cuya explotación y uso permitirían garantizar el

curso de la obra. En el plano técnico, la construcción del tramo desde las tierras bajas hasta los Andes era una de las tareas más complicadas, en razón de las complejidades geográficas, climáticas y topográficas, que demandaban meticulosos estudios, análisis, cálculos y predicciones geográficas, físicas, estructurales y financieras para establecer la selección del sendero más seguro y menos costoso para la construcción.²²

Un aspecto importante que menciona Castro sobre la tarea de Caamaño en el desarrollo del proyecto del ferrocarril, tiene que ver con la concesión que hiciese éste en 1885 al contratista Jameston Kelly, para la construcción de 160 kilómetros de tramo en la ruta Chimbo-Bucay-Sibambe-Cajabamba que, a más de las dificultades descritas en párrafos anteriores, tuvo que lidiar con la constante pugna política y la falta de acuerdos entre el ejecutivo y el legislativo²³.

Durante la presidencia de Antonio Flores Jijón (1888-1892), se puso énfasis en la construcción y reparación de los caminos de herradura, en aras de no comprometer los recursos públicos a través del endeudamiento agresivo, lo cual le valió la censura y oposición del Congreso²⁴.

Para la década de 1890, Kelly y su empresa se habían declarado en

20

Ibíd., p. 83

21

Ibíd., p. 85

22

CASTRO, Byron. Op. Cit., p. 85

23

Ibíd., p. 87

24

Ibíd., p. 87-88

bancarrotas, hecho que paralizó el avance de las obras. Sin embargo, los estudios y trazados elaborados por dicho contratista estaban ya terminados. A pesar de las gestiones diplomáticas de Flores para atraer créditos e inversiones externas al Ecuador, la situación de los contratos del ferrocarril era crítica. Aquellos correspondientes a los tramos Bahía–Quito y Machala–Cuenca se encontraban caducados, y el de la vía Durán–Riobamba padecía de ambigüedades legales derivadas de la construcción que, sumadas a las dificultades financieras existentes, pusieron al Gobierno de Flores en la disyuntiva entre la construcción del ferrocarril y los caminos de herradura, prevaleciendo esta última alternativa durante su administración, en pos de una mayor integración entre las poblaciones²⁵.

Dicha disyuntiva marcó los finales del siglo XIX, entre la lógica, modernidad y dificultades inherentes a la construcción del ferrocarril, frente al anacronismo pero factibilidad financiera de la construcción de los caminos de herradura, disyuntiva que fue objeto de constante pugna política.

En el Gobierno de Luis Cordero (1892-1895), se solicitó por parte del ejecutivo una normativa para priorizar la continuación de los trabajos del ferrocarril por parte del Estado,

nuevos estudios técnicos y la financiación a través de los impuestos a la sal, a las carreteras, junto con gravámenes a la tagua y las recaudaciones por los servicios del ferrocarril, solicitud que tuvo el apoyo del Congreso. Sin embargo, Castro menciona que “los intentos de golpe de Estado en contra del gobierno en abril de 1895 terminaron por desviar la atención del tema vial y obligaron al régimen a concentrar sus fuerzas en sofocar la rebelión”²⁶. Finalmente, Cordero dimitió de su cargo sin lograr la concreción de su propuesta, donde nuevamente la inestabilidad política y la división dentro de las facciones que dominaban el escenario nacional conspiraron contra la realización de ‘la obra redentora’.

No obstante, el tema de la movilización fue un asunto que en esa época saltó al escenario de discusión nacional en todo nivel, impulsado por el anhelo de progreso, integración, desarrollo y un sentimiento ferviente de patriotismo plasmado en muchas poblaciones que pretendían “ver en el ferrocarril no sólo un medio de comunicación, sino un elemento unificador entre ecuatorianos”²⁷.

El Tren en la Agricultura²⁸

Es menester mirar el contexto en el que se fue desarrollando la in-

25

Ibid., p. 89

26

CASTRO, Byron, Op. Cit., p. 90

27

Ibid., p. 92

28

CLARK, Kim, “The Redemptive Work Railway and Nation in Ecuador”, 1998, p. 111-129

mensa obra del ferrocarril, y sobre todo el impacto que tuvo la Primera Guerra Mundial a nuestra producción serrana y costeña. Aunque en sus inicios no fue mayor, ese efecto se lo pudo sentir una vez avanzada la Guerra, al cerrarse los mercados internacionales a nuestros poquísimos productos de exportación.

En el caso de la tagua, nuestro segundo producto de exportación al momento, su mercado principal –Hamburgo, Alemania– se vio cerrado, debido a que el marfil vegetal (usado para hacer botones, mangos de paraguas, etc.) no era un producto esencial. Antes de la Guerra, en 1913, la tagua representaba el 15.6% del valor de las exportaciones, mientras que en 1914 cayeron a 3.5%. Sin mercado al cual vender, la tagua se almacenó en Guayaquil donde fue presa fácil de los gorgojos.

El panorama fue igualmente terrible para nuestro principal producto de exportación: el cacao. El 23 de octubre de 1917, la Prohibición de Importación No. 14 del Rey George prohibió la importación de varios productos, entre ellos el cacao crudo y refinado, y aunque el gobierno ecuatoriano hizo repetidos pedidos para que se modifique o anule dicha prohibición, todos fueron denegados. La venta al mercado alternativo, los Estados Unidos, implicó una reducción de la producción y disminución de los precios: así de 1916 a 1917 cayó la producción de cacao de 34.730 sacos a 5.784, lo que se

empeoró aún más en 1918 con la resolución de Estados Unidos de que se redujese a 50% la provisión de azúcar para los manufactureros de chocolates.

Por otro lado la línea costera de África del Oeste, llamada la Costa de Oro de África, sobrepasó en producción a Ecuador, por lo que las penurias de nuestro producto se vieron aún más acentuadas con la caída del precio del cacao en los años 1920-1921 (de 26.75 centavos por libra en Nueva York a 12 centavos un año después) y la aparición de enfermedades en las plantaciones que causaron el peor daño luego de 1923.

Esto lógicamente trajo consigo una crisis de importación, debido a la falta de divisas por la disminución tan drástica de exportaciones. Es así que algunos diplomáticos británicos se dirigían a la Oficina de Asuntos Internacionales de Londres, indicándoles que si Gran Bretaña no importaba cacao del Ecuador, éste no podría continuar comprando la mayoría de bienes que se importaban de Gran Bretaña –como de hecho estaba sucediendo–, y que además había hecho que los ecuatorianos se volvieran hacia los Estados Unidos en búsqueda de un mercado alternativo de compra y venta de productos.

Es importante anotar que incluso antes de que empezase la construcción del tren, algunos propietarios de tierras en la sierra ya habían comenzado a buscar alternativas de productos, así como formas diversas

de producción –aunque esos esfuerzos fueron incipientes-. Sin embargo, el entorno no era del tanto favorable puesto que no existían ciertas condiciones para que se dé el impulso necesario a la producción agrícola. Así, en Quito sólo existía una rama del Banco Comercial y Agrícola de Guayaquil por lo que, al no tener instituciones de crédito ni cajas fuertes, la forma de ahorrar o de almacenar el dinero consistía en esconder el dinero o las joyas en paredes, o en el piso, o dentro del colchón, con lo cual se sacaba el dinero de circulación.

Después de fallidos intentos de establecer ciertos bancos, como el Banco de Quito (1862-1885) y el Banco de la Unión (1880-1895), surgió en 1906 el Banco del Pichincha con fondos de grandes propietarios de tierras y de la Iglesia Católica que, con temor de que sus propiedades fuesen confiscadas por el movimiento anti-clerical –que efectivamente ocurrió en 1908-, decidió hacer uso de ellos y poner la inversión en dicho Banco. Esto fue acompañado por la creación de la Compañía de Crédito Agrícola e Industrial.

Mientras tanto, Guayaquil crecía y su mercado en un inicio fue demasiado grande para los propietarios de tierras, por lo que la consecución de logros no siguió inmediatamente a la construcción del tren.

La presión de los agricultores de la Sierra logró ser oída por el gobierno que, finalmente el 6 de Octubre

de 1917, creó la Dirección Nacional de Agricultura como parte del Ministerio de Educación, y en diciembre de ese mismo año un comité de seis personas fue conformado con el fin de estudiar medidas para mejorar el comercio nacional y la agricultura. Al poco tiempo ya se hablaba de la agricultura como el medio y factor del progreso nacional –eran los tiempos de presidencia de Alfredo Baquerizo Moreno-. En Octubre de 1918 el Congreso aprobó la Ley de Fomento Agrícola y Desarrollo Industrial, que se fijó primordialmente en la agricultura y la crianza de ganado. Se crearon comités para administrar las políticas de agricultura; las juntas locales buscaban reparar y construir caminos y vías de mulas para facilitar el movimiento de la agricultura; se declaró libre de impuestos a la importación de maquinaria agrícola, semillas y razas de ganado; se distribuyó información sobre técnicas de agricultura moderna, así como de investigación y control de enfermedades de ganado y de cultivos. De igual manera se implementaron haciendas experimentales usadas para adaptar especies importadas a las condiciones locales.

Esa Ley también incentivó a la industria relacionada con la producción agrícola como textiles –que atendía los requerimientos del sur de Colombia y la región de la sierra ecuatoriana-, mantequilla, curtidoras de cuero, procesamiento de azúcar en la región costera cerca de Mi-

lagro, entre otras, que dio lugar a su vez a la creación de nuevos empleos.

Después de sus años iniciales, la construcción del tren tuvo un impacto positivo en la agricultura de la sierra, con el acceso a los mercados urbanos de Quito y Guayaquil, así como algunas posibilidades de exportación que dio lugar a una gran expansión en la escala de los cultivos y crianza de ganado en la sierra. Esto produjo un vasto aumento en el cultivo de papa y de granos. Se construyeron grandes obras de irrigación; se importaron muchas especies nuevas de semillas para mejorar la calidad del pasto, y se hizo el cruce con razas importadas de ganado vacuno, caballar y lanar, todo ello resultado de la aparición del tren en el contexto nacional y de las luchas políticas.

Además, ante una compra por adelantado del gobierno británico de toda la producción ecuatoriana, y el hecho de la subida de precios de alimentos que afectaba a los más pobres del Ecuador, llevó al gobierno nacional a prohibir temporalmente la exportación de alimentos como arvejas, arroz, azúcar, cebada, habas, harinas y comidas de todo tipo (lentejas, garbanzo, maíz blanco, papa, trigo, maíz, mantequilla y otros cereales y vegetales), con lo que cayeron los precios, y se tuvo que crear la Junta de Subsistencias y Abastos en marzo de 1918, cuya misión era suministrar alimentos básicos a los habitantes de la capital a precios más bajos que los comerciales.

En 1920 el gobierno permitió nuevamente cierta capacidad de exportación ante la presión de los grandes productores, además del surgimiento de la SNA (Sociedad Nacional de Agricultura), organismo privado formado por los grandes productores que dio cierto incentivo a la producción agrícola, además de que los mismos fundadores habían hecho progresos de agricultura durante la construcción del ferrocarril Quito-Guayaquil. Así la SNA realizó iniciativas específicas para la transformación de la sierra, al mismo tiempo que fueron quienes impulsaron la creación de la Ley de Fomento Agrícola y de Desarrollo Industrial y la reanudación de las exportaciones.

El ferrocarril libró a los hacendados de hacer gastos ingentes y que pudiesen redirigir éstos a otros tipos de variables, como la importación de maquinaria (por ejemplo aquella hecha por Enrique Gangotena de una máquina para hacer mantequilla, la misma que llevaría a una industrialización de los productos lácteos y que en 1936-37 permitiría que su hacienda sea el sitio de la primera manufactura de leche en polvo).

El Gobierno de Alfaro había incentivado la introducción de maquinaria para usos agrícolas e industria libre de impuestos, a pesar de lo cual fue relativamente baja en la década siguiente (0.4% en 1915), porcentaje que cambiaría después de la Guerra a finales de 1920, en donde el porcentaje de importación de

maquinaria fue de 25.1% (1929) y 40.2% en 1930.

En general se puede concluir que la formación del mercado interno ecuatoriano, a través de la expansión de la producción en la sierra y el movimiento de los productos a la costa, fue facilitada por el ferrocarril, aunque quizá también un punto muy importante fue la posición de propietarios de tierras que buscaron modernizar la producción agrícola.

El ferrocarril también implicó una diferenciación entre las haciendas tradicionales y las nuevas haciendas más modernas, debido a las nuevas oportunidades que el ferrocarril creó, al igual que a la mejoría en el nivel tecnológico del agro –al menos en las zonas más cercanas a éste.²⁹

La financiación del ferrocarril

El 18 de diciembre de 1872, García Moreno dió la orden a Antonio Flores, en aquel entonces ministro residente en los Estados Unidos de Norteamérica, que celebrase un contrato con inversionistas extranjeros para la construcción de un ferrocarril entre la parroquia de Sibambe y la de Yaguachi. Se buscaba así “provocar a empresarios que acometan esta obra ofreciendo de preferencia para el pago emitir bonos, con interés hasta del 10%, solubles a los tres años, si el monto del valor

de la obra llega a un millón de pesos fuertes: en seis años, si llega a dos millones; y así sucesivamente, tres años por cada millón de aumento”³⁰. Para ello viajó a Estados Unidos el Ingeniero Henry G. McClellan con el fin de dar explicaciones sobre el terreno, disponibilidad de material, población, etc., pero desafortunadamente ningún inversionista pareció interesado, ya que existían otros muchos proyectos de ferrocarriles en el continente, aparentemente más atractivos que el ecuatoriano.

Desde un principio existieron grandes problemas de financiación, debido a que los gastos iban mucho más allá del presupuesto del Estado –como ya se mencionó anteriormente–: con un presupuesto anual de 1'900.000 pesos, la obra se había calculado en 3'700.000 pesos.

Cuando llegó Alfaro al poder se encontró con una construcción prácticamente inexistente, además de que las vías férreas con las que se contaba eran angostas y no las que se requerían.³¹

El gobierno de Eloy Alfaro acometió la obra con la desventaja que no tenía acceso a crédito mientras no solucionase el problema de la ‘Deuda Inglesa’, además de que los recursos no pudieron ser reunidos por la “Guayaquil and Quito Railway Company”, constituida en Nueva Jersey para el efecto.

29 ACOSTA, Alberto, 'Breve Historia Económica del Ecuador'. 1995, p. 58

30 SEVILLA, Elisa y SEVILLA, Ana María, 'La Vía que Empezó Carretera en la Capital y Terminó Ferrocarril en la Costa. Caminos en la Época de García Moreno 1861-1875', en "El Camino de Hierro", p. 37

31 ACOSTA, Op. Cit., p. 54

“En estas circunstancias, Eloy Alfaro se propuso conseguir la extinción de los bonos de la deuda de la Independencia, para que se cotizaran los nuevos bonos en la bolsa de Londres y poder financiar el ferrocarril”³², aprovechando el bajo precio de los bonos que por su devaluación estaban a un 30%, que el propio Alfaro creía muy alto, por las condiciones impuestas a Ecuador en la independencia y sus posteriores renegociaciones. Lo cierto es que Alfaro aprovechó ese beneficio coyuntural para proceder a su compra en 1898, pagando una parte al contado y otra con la emisión de bonos del ferrocarril.

Poco después, cuando la obra redentora aún no estaba terminada y el Estado se encontraba cubriendo con sus medios los bonos emitidos, se volvió a requerir de nuevos recursos, pues la obra costaba más de lo que se había presupuestado inicialmente. Alfaro consiguió entonces nuevos fondos de diferentes financistas –contra toda adversidad interna-, hasta su feliz culminación y la entrada apoteósica en Quito de la primera locomotora el 25 de junio de 1908.³³

El ferrocarril en el proyecto liberal

“El período liberal vio la promoción de un importante proyecto

de modernización, concebido de manera amplia. En discusiones y debates acerca del ferrocarril, emergió un discurso centrado en la necesidad de transformar la nación a través del movimiento y la conexión [...] eliminar la rutina en la educación [...] estimular la inmigración y el flujo de ideas modernas [...] romper con las rígidas jerarquías de la sociedad [...] enseñar a criminales y vagabundos el valor del trabajo [...] Mientras muchas de estas áreas de política estuvieron vinculadas con reformas liberales, el hecho de que el ferrocarril en sí mismo fuera de interés para la sierra y la costa permitió la constitución de un consenso general acerca de la renovación nacional entre élites de ambas regiones, y entre liberales y conservadores, a fines del siglo XIX y comienzos del XX.”³⁴ Alfaro lo decía, “la Patria renacerá como el fénix, de sus propias cenizas”³⁵.

Definitivamente el proyecto liberal vio su mayor obra en la realización del ferrocarril. Fue éste un camino de unidad del partido, el país, y las élites de las distintas regiones, obra que junto a otras obras públicas y una serie de transformaciones políticas y sociales, nos permite decir que el gobierno liberal, “cumplió en gran medida con sus objetivos y su compromiso histórico”³⁶.

32 Ibíd., p. 55

33 Ibíd., p. 56-57

34 CLARK, Kim. ‘El Ferrocarril y las Políticas de Redención en el Ecuador’, en ‘El Camino de Hierro’. 2008, p. 86

35 Ibíd., p. 7

36 ACOSTA, Op. Cit., p. 59

Declive y Proyectos Actuales

Durante la década de los ochentas, la desidia política, tanto como el manejo de intereses personales, hicieron que el ferrocarril vaya poco a poco desapareciendo de la escena nacional. Así, la infraestructura y maquinaria con la que contaban los talleres de Durán se perdían poco a poco. Con el paso del tiempo se podía evidenciar como la línea férrea iba siendo víctima de pérdidas y robos.

Ante esto, el olvido, el clima, el polvo, el viento y el abandono fueron acabando con lo que quedaba de maquinaria e infraestructura. Estos fueron aislados en rincones y así serían presa fácil para los delincuentes, y buen negocio para los compradores de chatarra por más de 16 años.

La rehabilitación del sistema nacional ferroviario – declarado patrimonio cultural- es uno de los principales objetivos del gobierno actual.

Así, la red ferroviaria del Ecuador fue declarada bien perteneciente al patrimonio cultural del Estado, al igual que fue nombrada monumento civil y patrimonio histórico, testimonial y simbólico. Esto supone contribuirá al desarrollo local y al fortalecimiento de la identidad nacional. El Estado Ecuatoriano se encuentra en proceso de rehabilitar este sistema integral de turismo, transporte y desarrollo nacional.

Para todo esto, fue creado el proyecto emblemático del Ferroca-

rril por parte del Ministerio Coordinador de Patrimonio Natural y Cultural, junto al Ministerio de Coordinación de Sectores Estratégicos, Ministerio Coordinador de la Producción, Ministerio de Turismo, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural y la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos.

Este proyecto concretamente tiene dos lineamientos, primeramente consiste en reparar el tramo de noventa y ocho kilómetros entre Quito y Latacunga, y además la rehabilitación de las diferentes estaciones: Eloy Alfaro, Tambillo, Machachi, Boliche, Laso y Latacunga.

El segundo lineamiento consiste en la rehabilitación de todo el sistema ferroviario del país que inició este 2009. Esto consistía primeramente, en la instauración de la empresa Ecuatoriana de Ferrocarriles (cosa realizada ya) para luego proceder con los trabajos de rehabilitación de la vía. Estos trabajos serán basados en grandes estudios de reingeniería que deberán dar operatividad a la vía.

Todo esto tiene como objetivos: el dinamizar las economías locales, aspectos culturales, características sociales y el ámbito político de los diferentes pueblos y regiones que forman parte del entorno de la vía del ferrocarril.

En un principio se trabajó en la recuperación de la primera fase

de los talleres de Durán, ejecutada por la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, en coordinación con el Ministerio Coordinador de Patrimonio, Ministerio de Turismo y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. Este último realizó el levantamiento, inventariado y clasificación de piezas y materiales, determinando así qué elementos y partes serían rehabilitadas. Algunas fueron destinadas a formar parte de museos como piezas patrimoniales, y las determinadas como chatarra fueron y serán usadas para la edificación de construcciones de orden social.

Dentro de una primera fase, se realizaron trabajos en busca de la rehabilitación total de la estación, la recuperación del tramo Durán-Quito está planificada para el año 2012.

Al momento la empresa de ferrocarriles del Ecuador trabaja con normalidad en el tramos correspondiente a Quito-Latacunga, mediante la implementación de microcircuitos turísticos patrimoniales; Quito-Tambillo-Machachi y Latacunga-Laso.

El autoferro se ha convertido en un nuevo medio de disfrute para turistas tanto nacionales como extranjeros, estos han podido disfrutar de una gran aventura ferroviaria. Para el entretenimiento de los turistas se han instalado bandas de pueblo en las estaciones, y los paisajes de la zona pueden ser disfrutados desde la comodidad de los autos ferros. Un guía es el encargado de informar constantemente sobre los aspectos

turísticos, culturales e históricos de la zona. Se realizan distintas dinámicas durante el paseo, las que buscan integrar y divertir a los pasajeros a lo largo del recorrido.

A la llegada del autoferro a su destino, los turistas son esperados por lugareños vistiendo sus trajes típicos y comparten con los visitantes las danzas típicas del lugar, demostrando así la cultura e identidad de la comunidad, promoviendo un turismo vivencial.

Al momento, las estaciones totalmente restauradas cuentan con espacios destinados a la información turística y museológica, donde los turistas pueden conocer acerca de la historia del ferrocarril. Se crearon micro emprendimientos, lo que ha permitido que los lugareños administren y comercialicen productos típicos de la zona dentro de las estaciones, en los denominados “Café del Tren”.

La estación ubicada en las faldas de la denominada “Nariz del Diablo”, a 14 kilómetros del Cantón Alausí en la Provincia de Chimborazo, fue construida aproximadamente en el año de 1900, constituyéndose en el eje fundamental del transporte social, de carga y descarga de insumos y del comercio e intercambio de productos tanto de la Sierra como la Costa. Este lugar fue escogido para que desde ahí se empiece a construir el ramal sur del Ferrocarril hasta Cuenca. La rica zona agrícola, rodeada de exuberante vegetación dio un giro total gracias al ferrocarril,

convirtiéndose así en la primera vía de desarrollo económico del país. La implementación de nuevas vías y carreteras, paulatinamente hizo que la época dorada de esta estación decaiga, hasta que en 1997 sus instalaciones quedaron totalmente abandonadas, desde ahí inició su posterior deterioro y destrucción.

Unos de los principales atractivos turísticos de mayor demanda sin duda es la “Nariz del Diablo”, conocida por ser la obra de ingeniería más grande y difícil de nuestra historia. Por tal motivo, emergió la urgencia de rehabilitar la estación del lugar. Luego de varios trabajos de reconstrucción, finalmente se dio vida a la nueva casa de huéspedes “Cóndor Pununa” que cuenta con habitaciones completamente adecuadas, junto con servicios de comida, cable, Internet y demás. Hoy por hoy, tanto el turista nacional como extranjero pueden disfrutar de un extraordinario viaje a través de la Cordillera de los Andes, el viaje en autoferro permite un acercamiento con la naturaleza y un diferente tipo de sensaciones al transitar al borde del acantilado. Se pueden también ahora realizar viajes nocturnos para el disfrute de este gran potencial turístico con el que se cuenta.

Como podemos darnos cuenta, se han destinado una gran cantidad de recursos del Estado para la rehabilitación y conservación del ferrocarril. Si bien éste constituye un potencial atractivo turístico, un

potenciador del desarrollo nacional y un aporte para el fortalecimiento de la identidad nacional, esperamos que la administración de EFE cumpla con los objetivos establecidos.

Anhelamos también que la gran inversión realizada se vea reflejada en un desarrollo no sólo de los pueblos aledaños a la vía férrea, sino que constituya un verdadero patrimonio nacional, que pueda ser conservado durante muchos gobiernos más y que no sea nuevamente olvidado. Que el sacrificio de miles de personas durante más de un siglo sirva para unir a la Patria y que sea un símbolo de unidad, coraje y de cultura nacional.

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA, Alberto. “*Breve Historia Económica del Ecuador*”, 1995.

CASTRO, Byron. “*El Ferrocarril Ecuatoriano – Patrimonio de su Pueblo*”, Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos. Ministerio Coordinador de Patrimonio Natural y Cultural; Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, y Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos. Investigador: Byron Castro. Mayo, 2009. (*Este libro jamás salió a circulación, por lo que agradecemos mucho al Departamento de Comunicación de la EFE el habernos permitido su uso*).

CASTRO, Byron. “*El Ferrocarril Ecuatoriano: Historia de la Unidad*

de un Pueblo”, Banco Central de Ecuador, 2006.

CLARK, Kim. ‘El Ferrocarril y las Políticas de Redención en el Ecuador’, en “*El Camino del Hierro*”, 2008.

CLARK, Kim. “*The Redemptive Work Railway and Nation in Ecuador, 1895-1930*”. Scholarly Resources Books Inc. Wilmington, Delaware, 1998.

Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos –EFE–: ‘Archivo Audiovisual’. 2009.

MENESES JURADO, Marcelo. “*Tren al Sol (Travesías a Bordo del Ferrocarril de Vapor más Difícil del Mundo)*”. Jorge Vinueza García, Trama Ediciones, 2009.

SEVILLA, Elisa y SEVILLA, Ana María, et al, “*El Camino de Hierro*”, Biblioteca Básica de Quito, FONSAI, Imprenta Mariscal, 2008.

Bibliografía electrónica:

<http://www.trenandino.com/garcia-moreno.php>

http://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Garc%C3%ADa_Moreno

http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Transandino