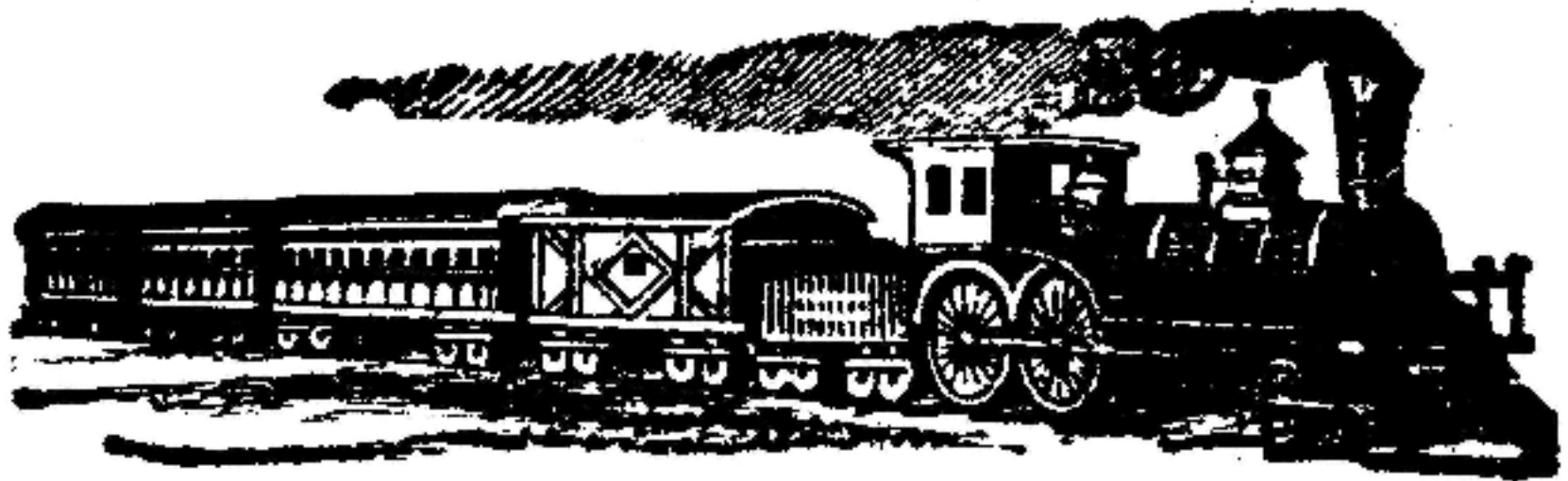


El Ferrocarril a la Costa



Una investigación histórica en proceso,
por Eduardo Estrada Guzmán
Diciembre del 2008

Registro N° 030335 en el Instituto Ecuatoriano de la Propiedad Intelectual

Todos los derechos reservados

Esta exposición está dedicada a don Godofredo Rodríguez, quien gentilmente me facilitó el material con que inicié la investigación histórica sobre el Ferrocarril a la Costa en el año 2002.



En los años transcurridos, el material recopilado ha aumentado considerablemente y se lo mantiene como un episodio inédito de nuestra historia. Hoy verán ustedes una parte de ella.

La idea de establecer ferrocarriles en el Ecuador fue propuesta por don Vicente Rocafuerte Bejarano a comienzos de los años 1830, cuando retornó al país luego de pasar varios años en Europa y experimentar los comienzos de la instalación de ferrocarriles en Inglaterra.

Luego don Gabriel García Moreno comenzó a poner en práctica las ideas de modernización y fue él quien comenzó la construcción del ferrocarril de Yaguachi a Quito.

Posteriormente, don Eloy Alfaro Delgado propulsó la construcción de ferrocarriles y dio el impulso que llevó a la conclusión del ferrocarril Guayaquil & Quito luego de 36 años de construcción.

Durante sus mandatos presidenciales se propuso la construcción de algunas líneas, entre ellas la del Ferrocarril a la Costa, por iniciativa privada. Con apoyo del Estado habían algunos proyectos, como el de Quito a Esmeraldas.

Fue específicamente en 1903 cuando se comenzó a discutir en serio la construcción de un ferrocarril a Santa Elena, bajo la iniciativa y financiación de una empresa privada concesionaria.

La intención era la explotación comercial de la tierra colindante con la línea férrea, con el consiguiente transporte de carga, y como servicio secundario estaría el transporte de pasajeros.

Pero ese no era el razonamiento que proponía la mayoría de guayaquileños para la construcción del ferrocarril a la costa.

El razonamiento de la mayoría era sencillo: Los guayaquileños necesitaban un medio económico para trasladarse a los balnearios de la costa por razones sanitarias y de esparcimiento, especialmente en la temporada invernal, en que la ciudad se tornaba insalubre.

Por razones de economía se propuso inicialmente que el destino del ferrocarril fuera el balneario de Playas, con un ramal hacia Posorja.

Debe quedar muy claro el motivo de la construcción del ferrocarril:

Sanidad y esparcimiento

Por ello, inicialmente el ferrocarril a la costa fue denominado:

“Ferrocarril Sanitario”

Durante algunos años se discutió la forma de construir este ferrocarril, hasta que en 1909 un grupo de prestantes guayaquileños propusieron al Congreso que se reinstaurara un impuesto al tabaco introducido y elaborado en la provincia del Guayas, que había sido derogado y otro sobre el aguardiente, con el fin de aplicar sus ingresos a la construcción del Ferrocarril a Playas.

Estaba muy claro:
Si los guayacences querían un ferrocarril
sanitario y estaban dispuestos a pagarlo
ellos mismos, entonces ¿por qué no aceptar
la propuesta, que a fin de cuentas
beneficiaría a todo el país?

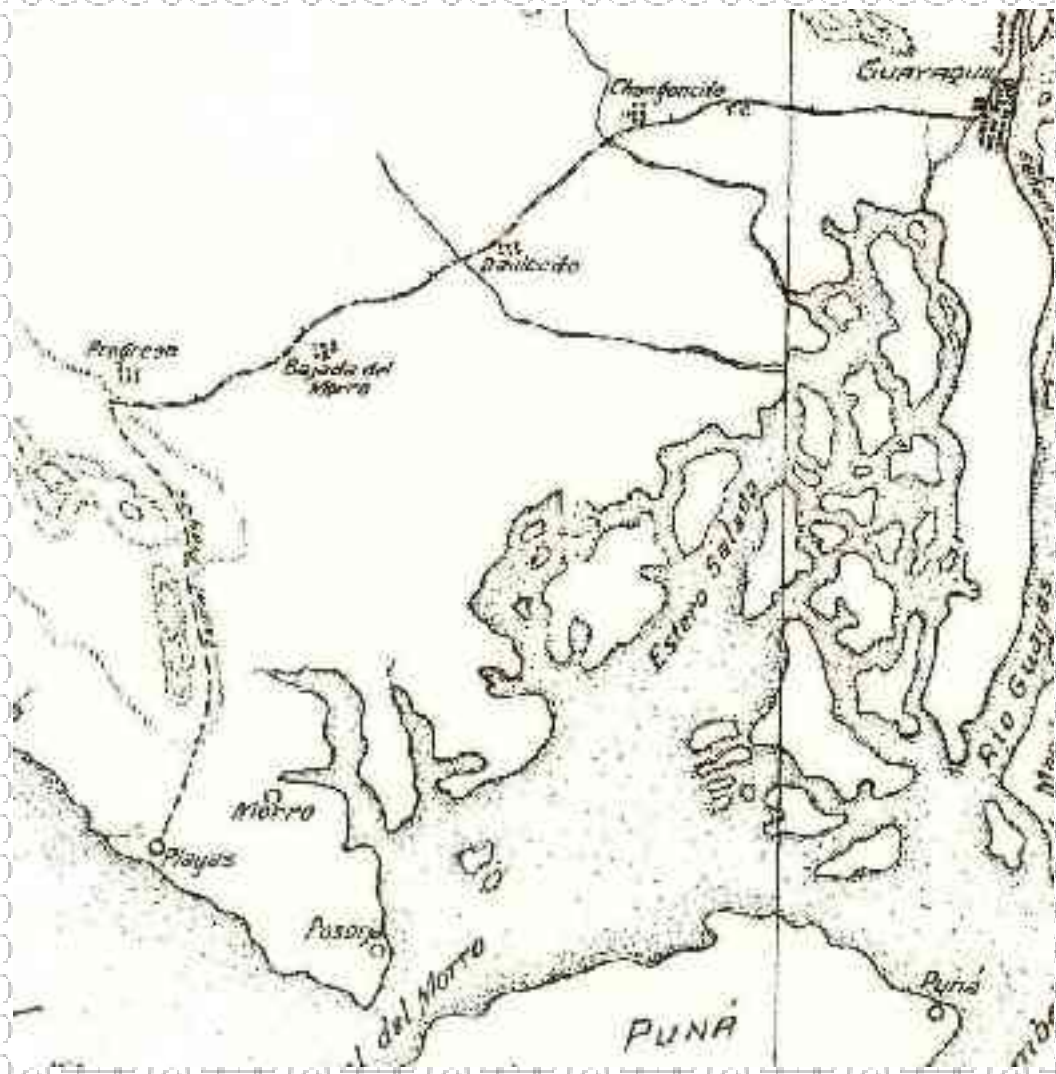
El Congreso aceptó la propuesta, se emitió el decreto el día 8 de noviembre de 1909 y el presidente Alfaro lo sancionó el día 10 del mismo mes.

El decreto disponía el establecimiento de una Junta en el Municipio de Guayaquil, que estaría a cargo de la recaudación del impuesto, la construcción y administración del ferrocarril a Playas.

El Concejo Cantonal de Guayaquil reaccionó de inmediato y para el 16 de diciembre ya se había discutido en 3° la “Ordenanza sobre Construcción del Ferrocarril a Playas”.

El 27 de diciembre se nombró a los integrantes de la primera Junta y para el 15 de enero de 1910 se había aprobado el Reglamento que regiría las operaciones.

El proyecto original del ferrocarril tenía como destino Playas y se contemplaba la posibilidad de extender un ramal a Posorja.



El año 1912 se tomó una decisión trascendental:
El destino principal del ferrocarril ya no sería
Playas sino el balneario de Salinas,
construyéndose un ramal a Playas.

Esto creaba un dilema económico para la Junta
de la Construcción del Ferrocarril, pues sus
cálculos económicos se habían realizado en base
al destino único de Playas.

La empresa se ampliaba considerablemente y
requería de muchos más recursos económicos.

Ya no sería una obra interna del cantón Guayaquil, sino que se extendería al de Santa Elena.

Sin embargo, el decreto de 1909 no fue modificado y el trabajo continuó a cargo de la misma Junta del Ferrocarril, la cual se encargó de gestionar del Congreso fondos adicionales para atender la extensión de la vía hasta Salinas.

Al mismo tiempo que se concedió el aumento de recursos, se encargó a la Junta del Ferrocarril obras adicionales, como la provisión de agua a Santa Elena y la construcción de muelles.

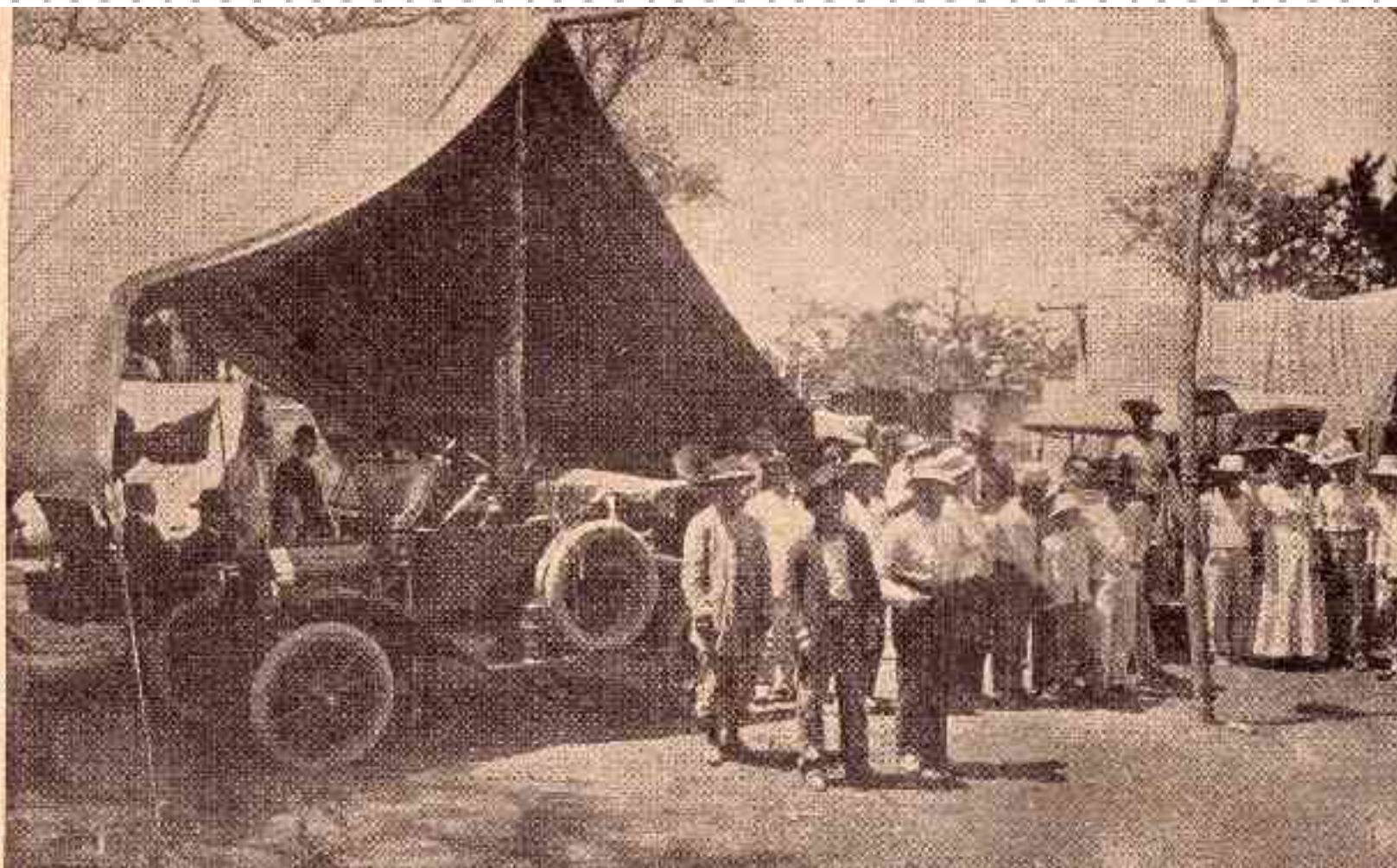
Pero, los fondos ofrecidos jamás se materializarían...

Para 1914, el ingeniero John Cleveland, ingeniero en jefe y director general de la obra, reportaba que estaban contruidos 58 y medio kilómetros de vía, con terraplenes, drenaje superficial, algunos puentes y alcantarillas provisionales.

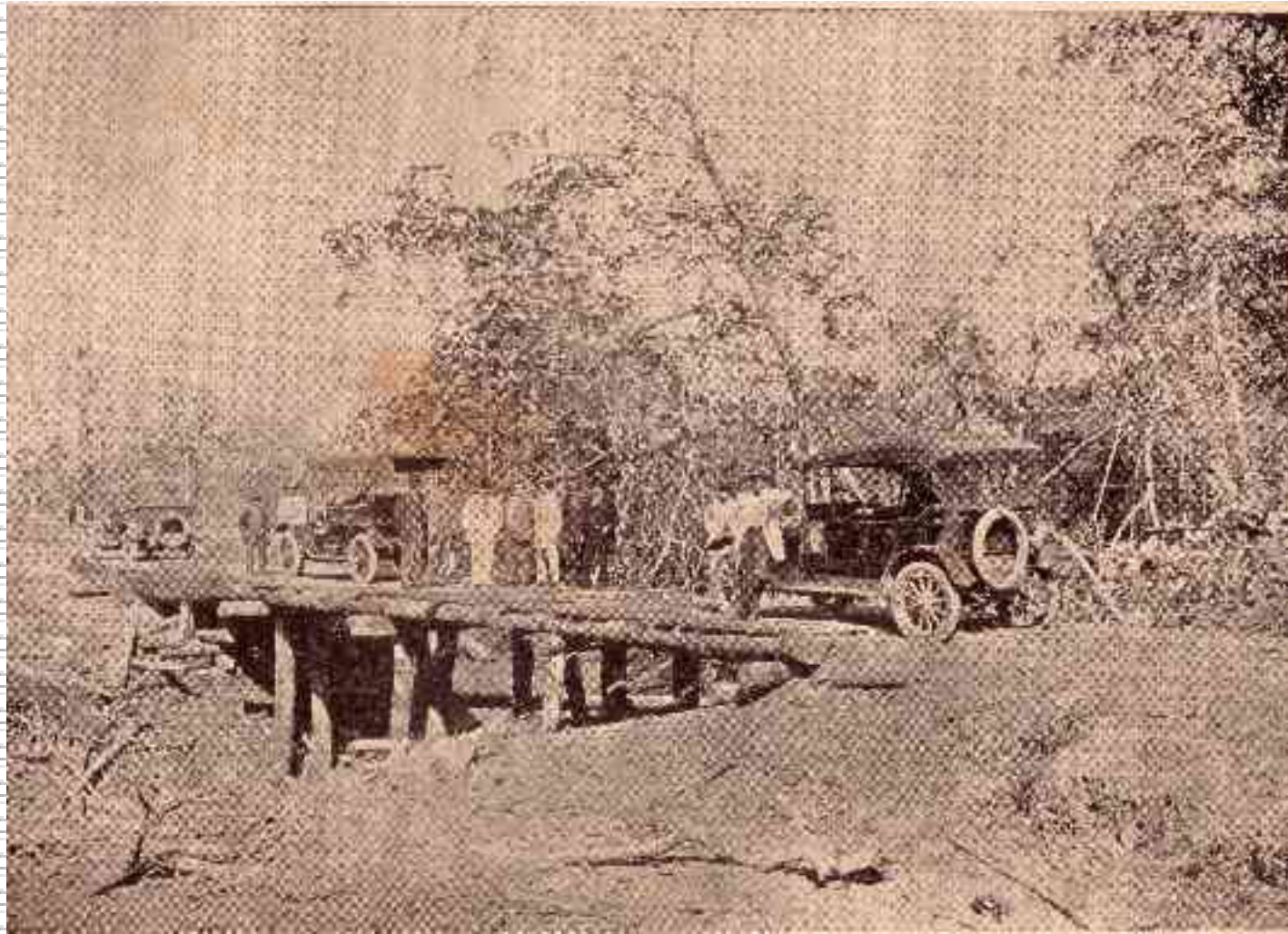
Se trabajaba desde Guayaquil hacia Bajadas del Morro y desde Playas hacia San José de Amén.

Una noticia interesante es que automóviles usaban el terraplén y los puentes hasta el Km. 47 de la vía a la costa.

En el informe de 1914 se incluyó esta imagen que muestra a los integrantes de la Junta Constructora del Ferrocarril a la Costa inspeccionando los trabajos en el campamento establecido en el Km. 40.



Los vehículos de los miembros de la Junta usando el terraplén del mismo ferrocarril para realizar la inspección.
Nótese la calidad del puente provisional.



Don Julio Burbano Aguirre
había integrado la Junta
desde sus inicios y ya la
había presidido, pero al ver
el lento avance de las
obras, en 1919 aceptó
nuevamente la presidencia
de la misma, puesto desde
el cual imprimió un
dinamismo que aceleró las
obras y la adquisición de
los equipos ferroviarios.



Sr. Do. JULIO BURBANO AGUIRRE
Presidente de la Junta del Ferrocarril a la Costa.

Parte del éxito de la gestión del Sr. Burbano se debió a sus conexiones con la banca guayaquileña.

Él era gerente general del Banco Territorial y tenía amistad con todos los demás banqueros de Guayaquil, quienes facilitaron crédito a la Junta en base a ingresos futuros de los impuestos al tabaco.

Adicionalmente, como el Sr. Aguirre había sido Senador y Encargado del Poder Ejecutivo, tenía buenas conexiones políticas y pudo gestionar ante el Congreso y el Presidente, la asignación de una partida presupuestaria anual que proveía fondos adicionales a los del impuesto al tabaco, permitiendo así invertir las cuantiosas sumas necesarias para la adquisición de los equipos ferroviarios y auxiliares.

Con fondos suficientes, la construcción avanzó rápidamente.

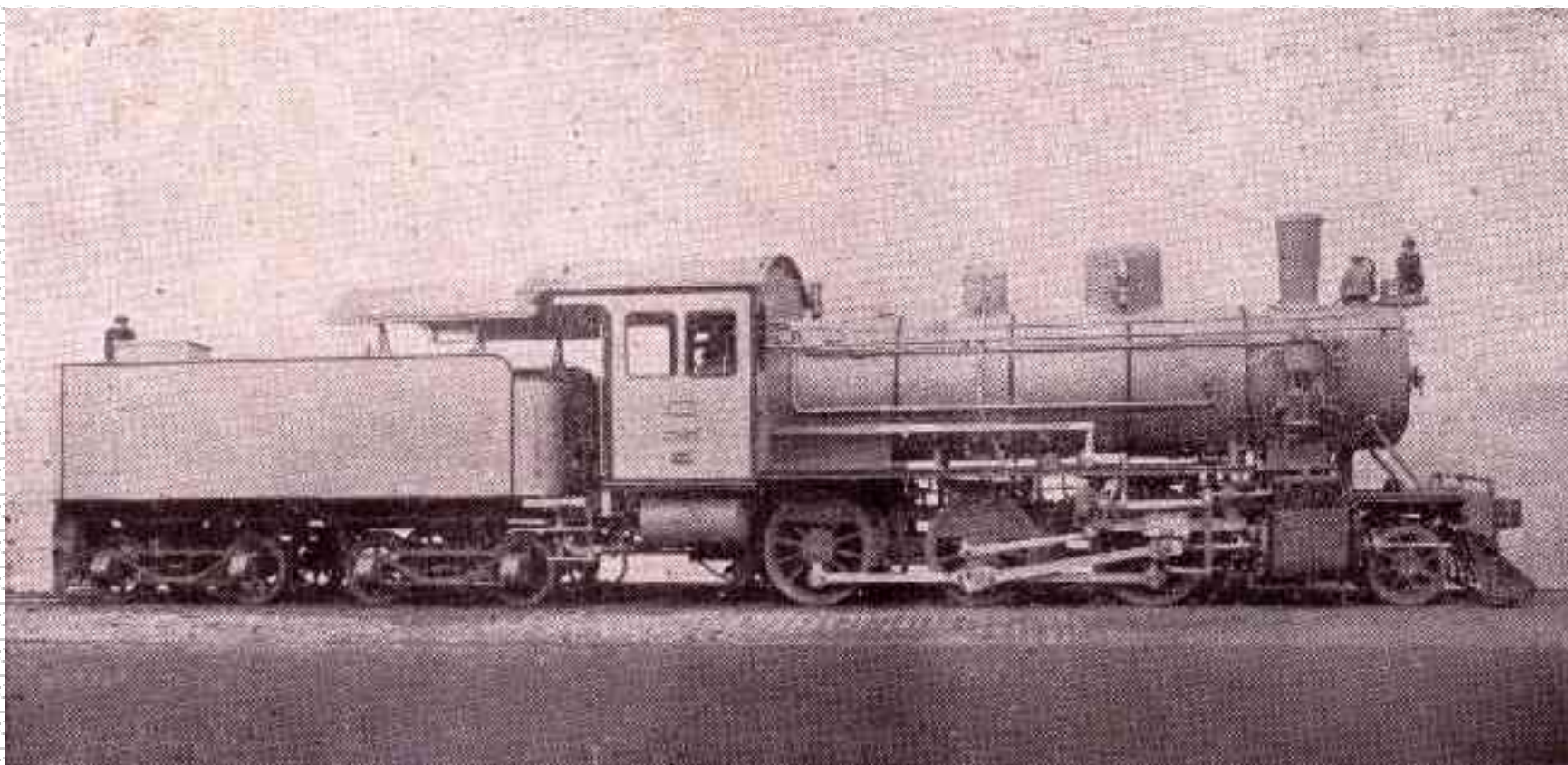
Como ejemplo de ética, hemos de mencionar que la Junta nunca tuvo cuentas en el Banco Territorial y más bien éstas se abrieron en un banco rival, el Comercial y Agrícola.

En cuanto se contó con los recursos, se adquirieron las mejores máquinas y equipos para el ferrocarril.

Foto de catálogo de la primera máquina adquirida para el ferrocarril.

Su fabricante fue la casa alemana

Henschel & Sohn, de Kassel. Los rieles pedidos eran belgas.



Con don Julio Burbano en la presidencia, ascendió a ingeniero en jefe el Ing. Saúl Salas, nacido en Quito y entrenado en los EE. UU.

El Ing. Salas estuvo a la par del dinamismo del Sr. Burbano y colaboró activamente en la realización de los planes de construcción.



SR. ING. SAUL S. SALAS
Ingeniero en Jefe y Director General del Ferrocarril
de la Costa.

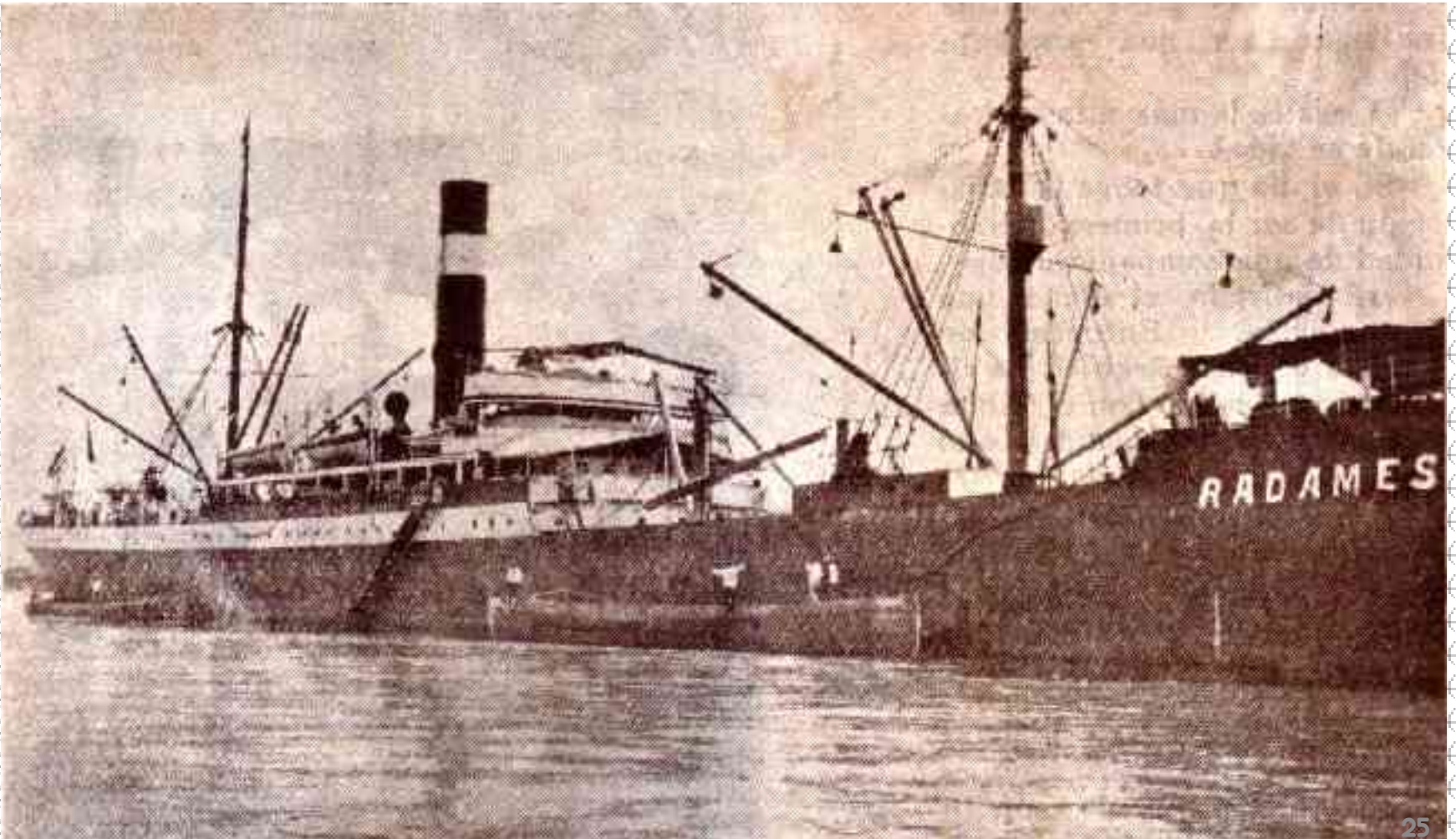
Importante es conocer que entre las decisiones técnicas tomadas por la Junta del Ferrocarril estuvo la de que la trocha del tren sería la Standard, o sea de 143.5 cm., igual a la usada en las líneas troncales de los EE. UU. y Europa.

El Ferrocarril Guayaquil & Quito, así como los demás que se emprenderían en el país, fueron de trocha angosta.

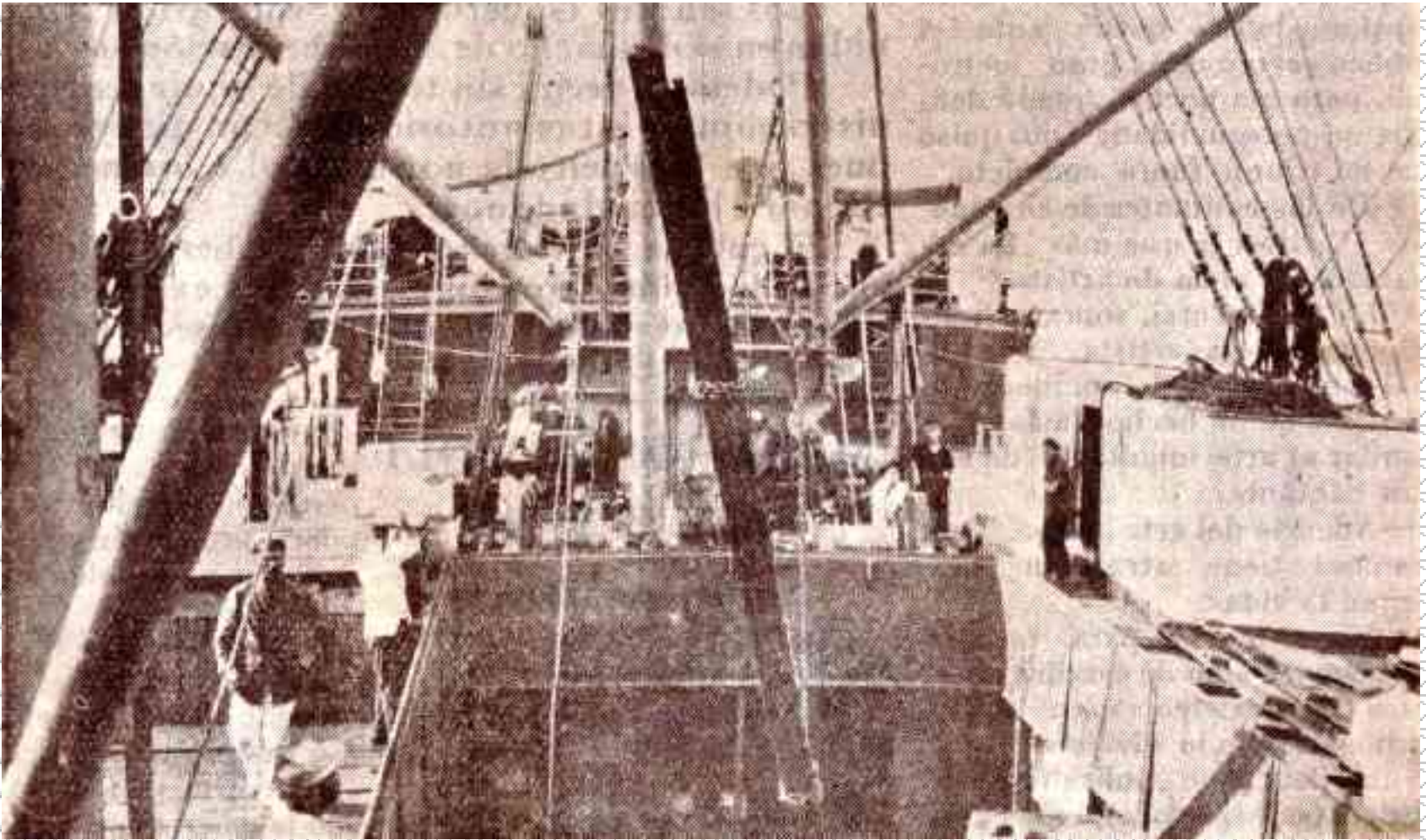
La diferencia entre la una medida y la otra tiene mucho que ver con la capacidad de carga de la línea, así como el terreno donde se las construye.

En 1922 comenzó a llegar el material ferroviario.

En el vapor “Radamés”, de la línea alemana Kosmos, empezaron a llegar los materiales ferroviarios. Aquí vemos el desembarco de rieles a un lanchón que las llevaría al muelle de la “White”.



Las grúas del barco sacaban los rieles de la bodega de carga para pasarlas al lanchón de desembarco.



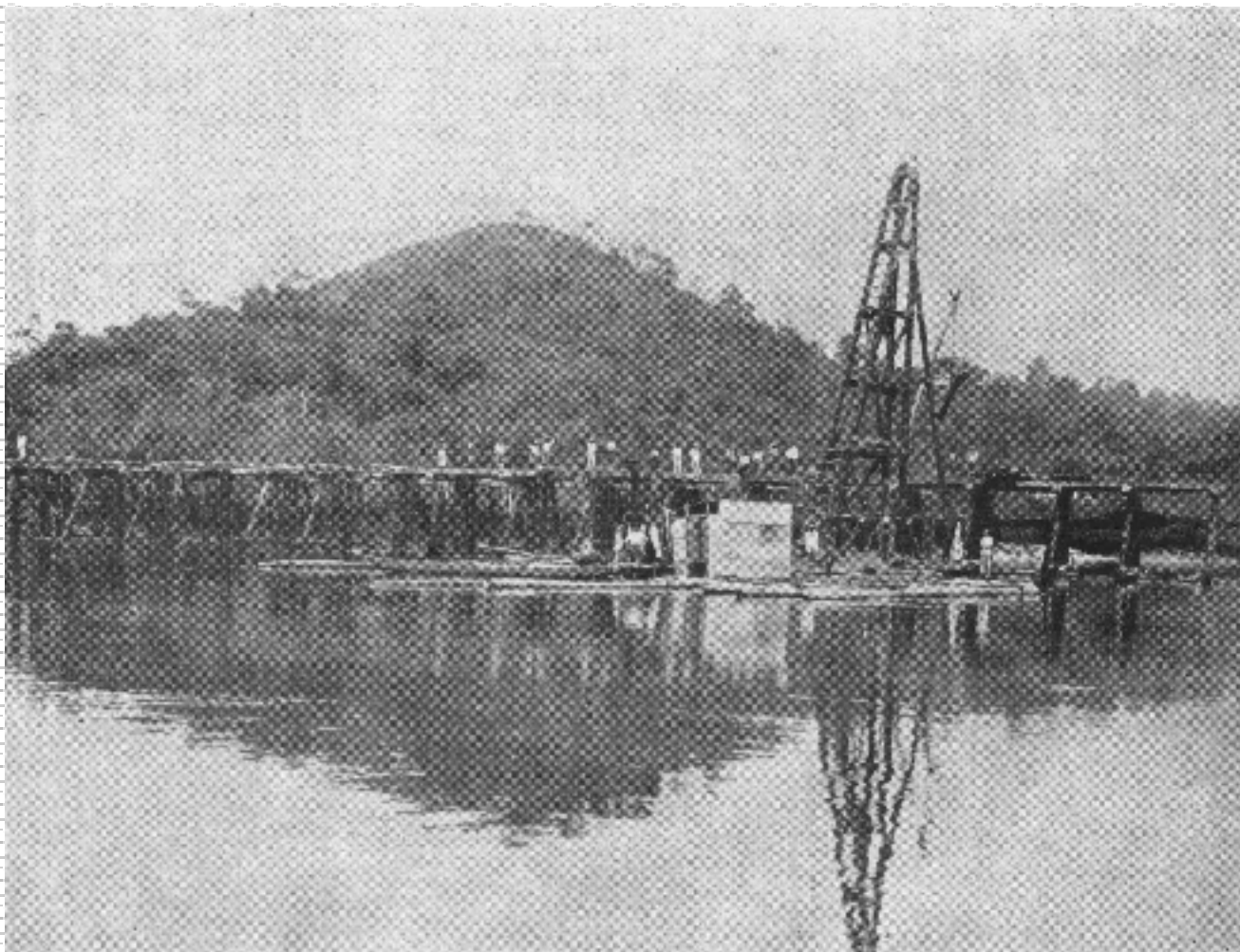
Aquí podemos apreciar el desembarco de material de rieles y plataformas frente a la oficina de la compañía “White”, hecho que trajo confusiones a futuro, pues se atribuyó equivocadamente a esa firma la marca de las locomotoras.

Esta imagen es de mediados de 1922.



La construcción del puente sobre el Estero Salado.

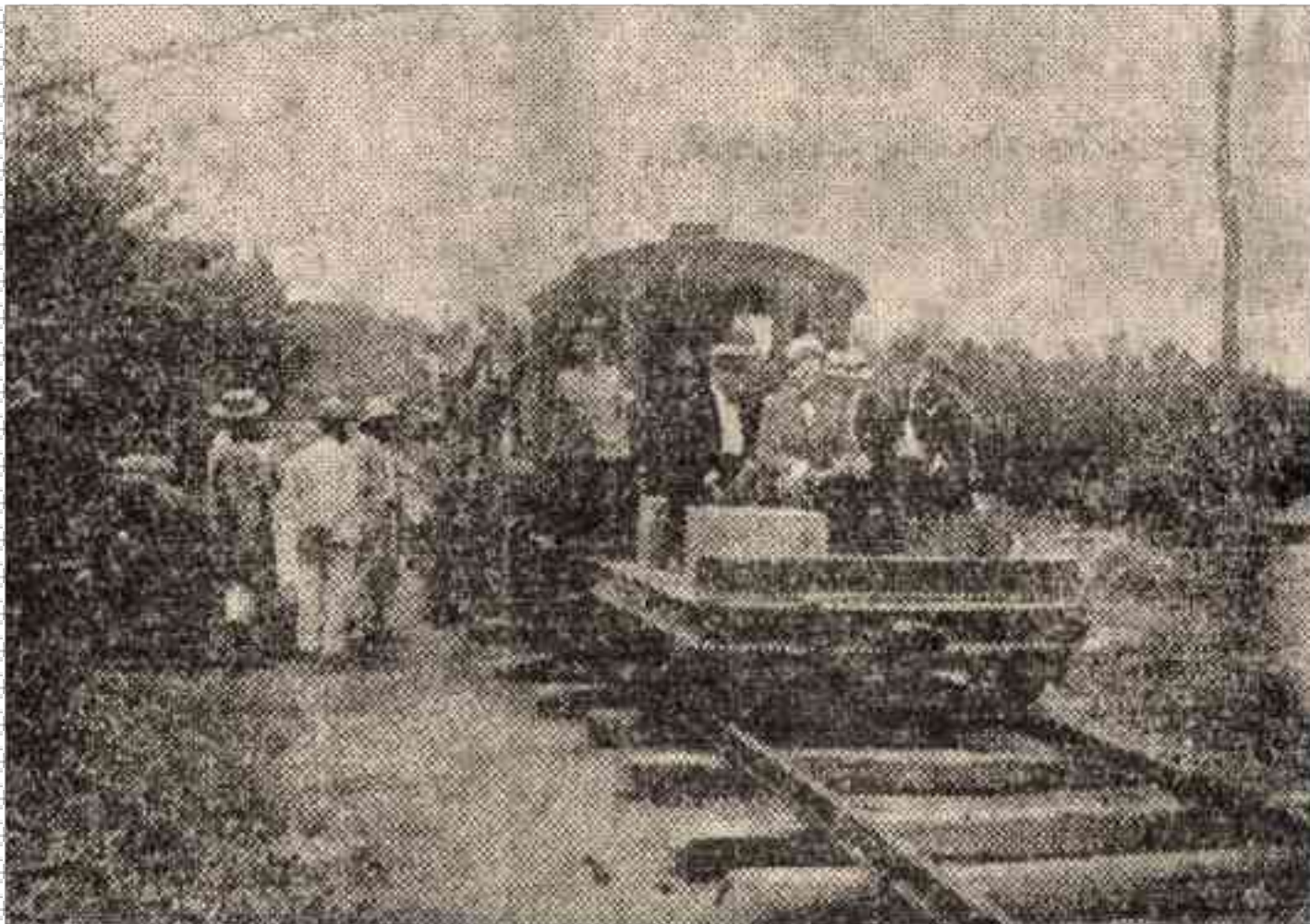
La durabilidad no fue especificada, pero se lo consideró como sólido y muy bien construido. No era necesario recalcar que, siendo de madera, necesitaría de constante mantenimiento.



En 1922, ni bien llegaron los rieles, empezó la enrielladura de la vía. Aquí vemos a una cuadrilla encargada de colocar durmientes, saliendo de la estación de Guayaquil y a punto de cruzar el puente sobre el Estero Salado



Aquí apreciamos a miembros de la prensa inspeccionando los trabajos hacia fines de 1922, en compañía del administrador de la Junta, Sr. Eduardo Miranda.



El puente en el Km. 22.
Se conocía a esta zona
como “la nariz del diablo”
por las curvas y esteros
peligrosos.



Aquí vemos la enrielladura cerca del Km. 22 desde Guayaquil.

Se puede apreciar lo irregular de los durmientes, lo que sería causa para el balanceo de los trenes. Aún faltaba el lastrado, pero el problema de inestabilidad nunca se solucionaría.



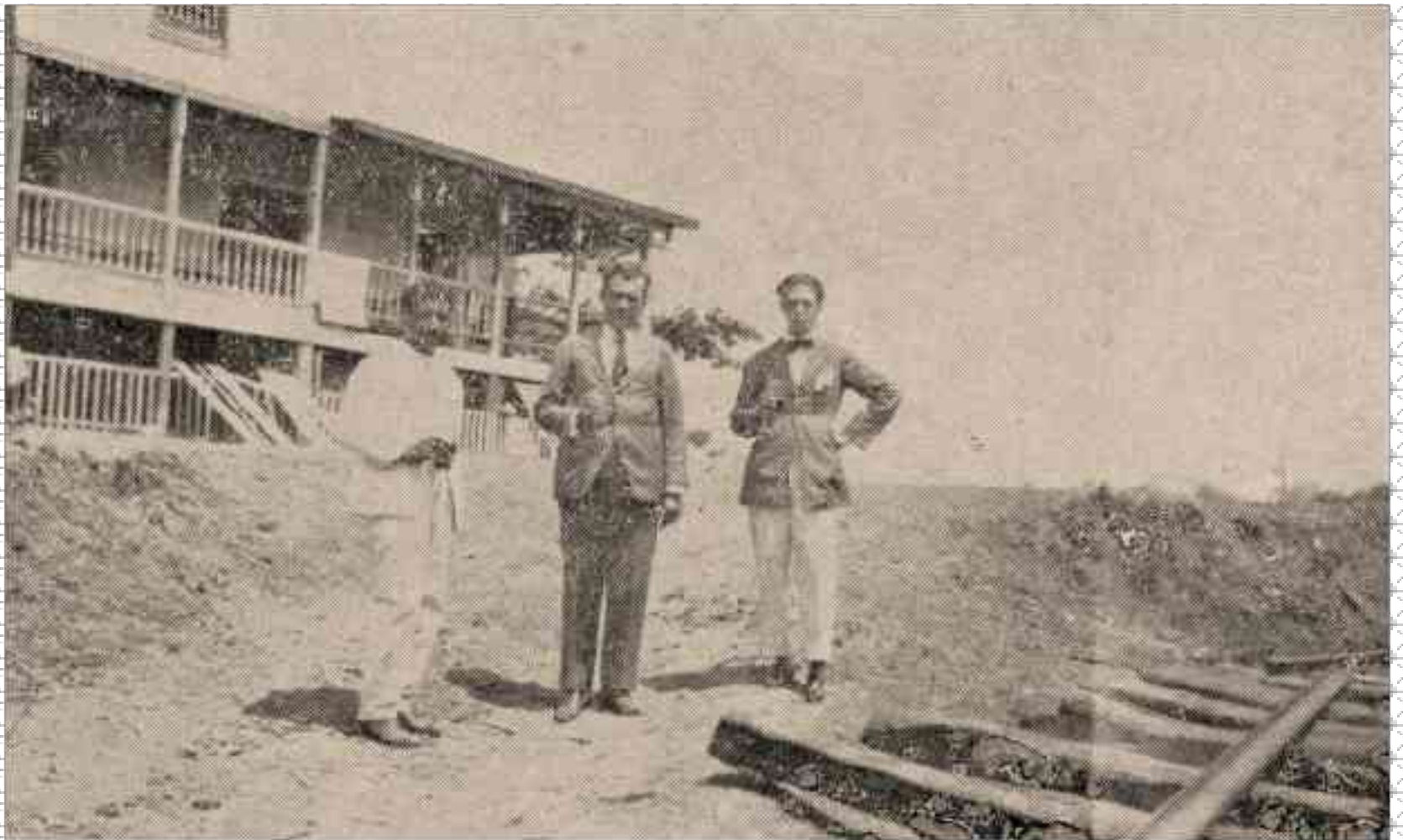
La hacienda “Chongoncito”, que quedaba al pié de la vía férrea cerca del Km. 23. Durante algún tiempo fue destino turístico de los usuarios del terraplén, para mortificación de su propietario, Sr. Carlos Martínez.



El Ing. Saúl Salas y el
director de la revista
Ariel, Benigno Checa
Drouet, inspeccionan la
punta de la enrielladura
en el Km. 23.



En esta imagen vemos al Sr. Martínez, al Ing. Salas y al Sr. Checa frente a la casa de “Chongoncito” y al pie de la enrielladura.



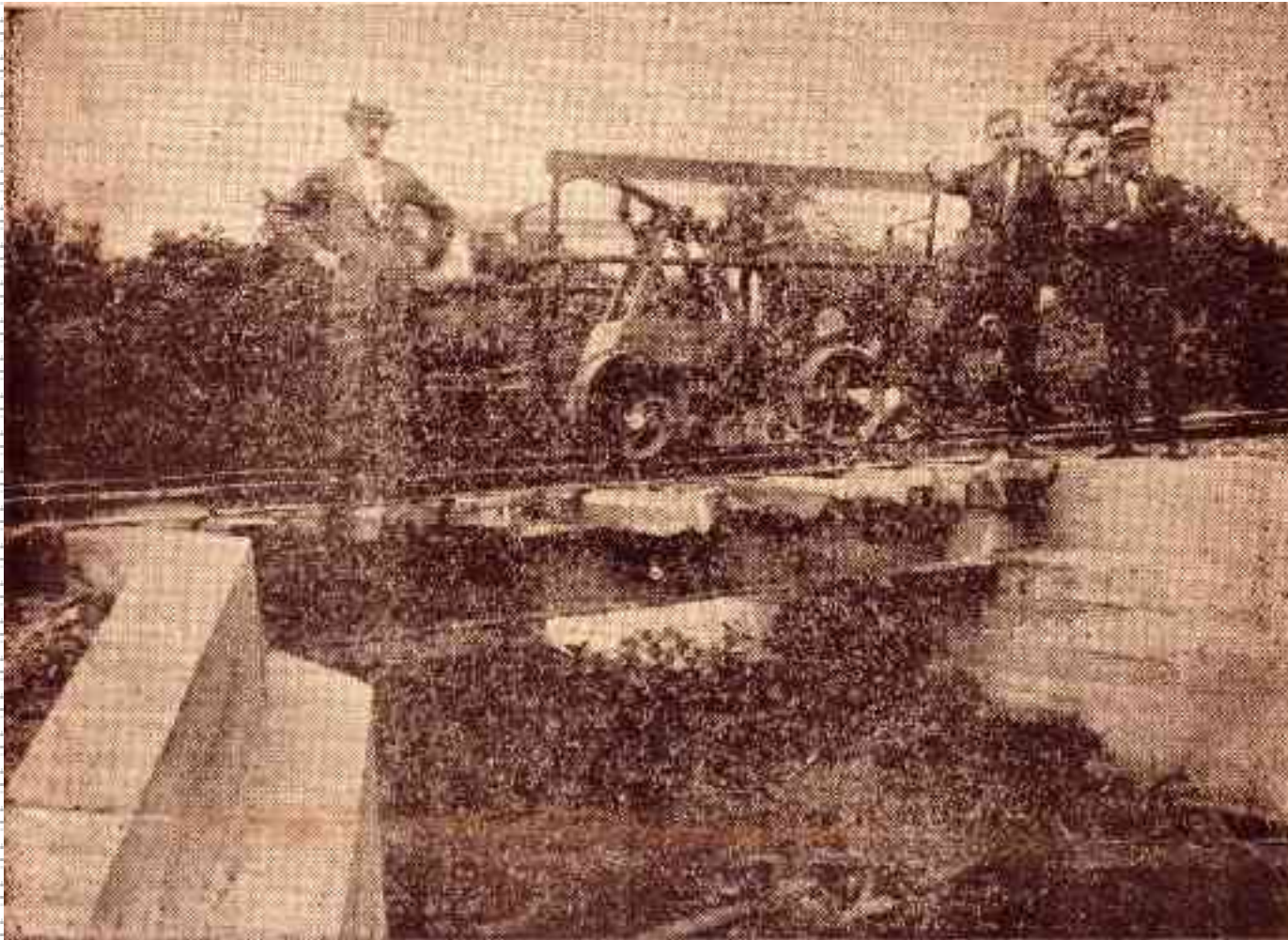
La locomotora de servicio con una de las cuadrillas en el Km. 23,
cerca de “Chongoncito”.
El personal está saludando a las cámaras de la revista Ariel.



Recorrido con periodistas a bordo del carro de mano usado para inspecciones, en el puente del Km. 16, en abril de 1922.

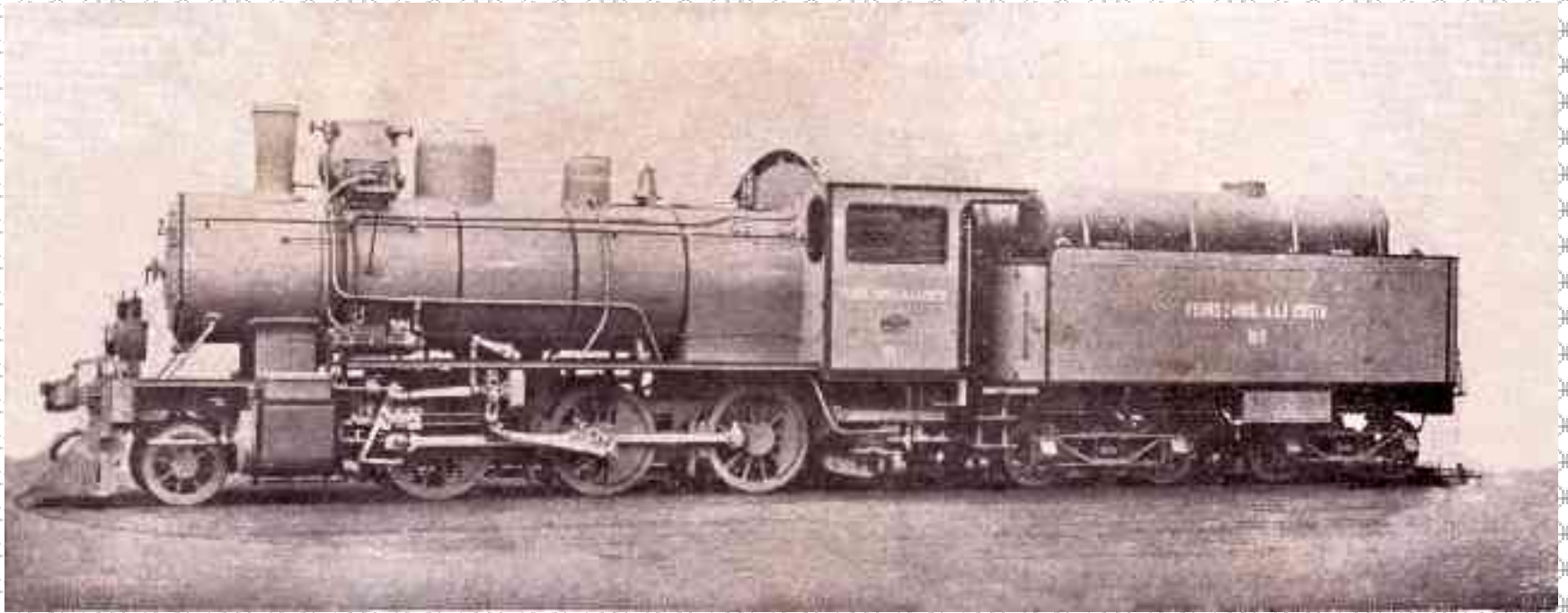


Las inspecciones con periodistas no cesaban. Aquí en otra inspección a fines de 1922. Nótese la alcantarilla con bordes de hormigón armado y puente con bases metálicas, pero durmientes irregulares.

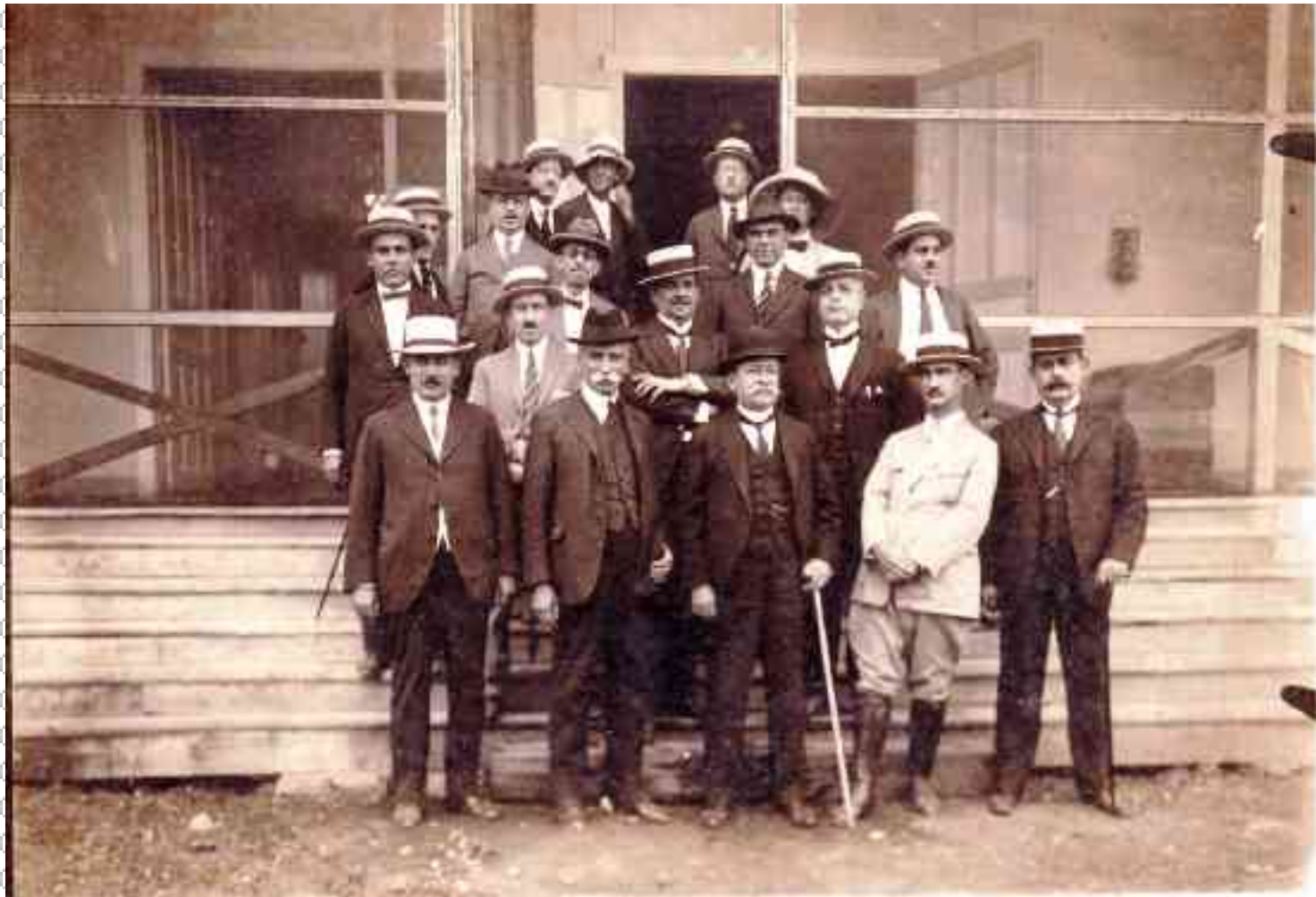


La primera locomotora llegada para el ferrocarril a la Costa, en 1922.

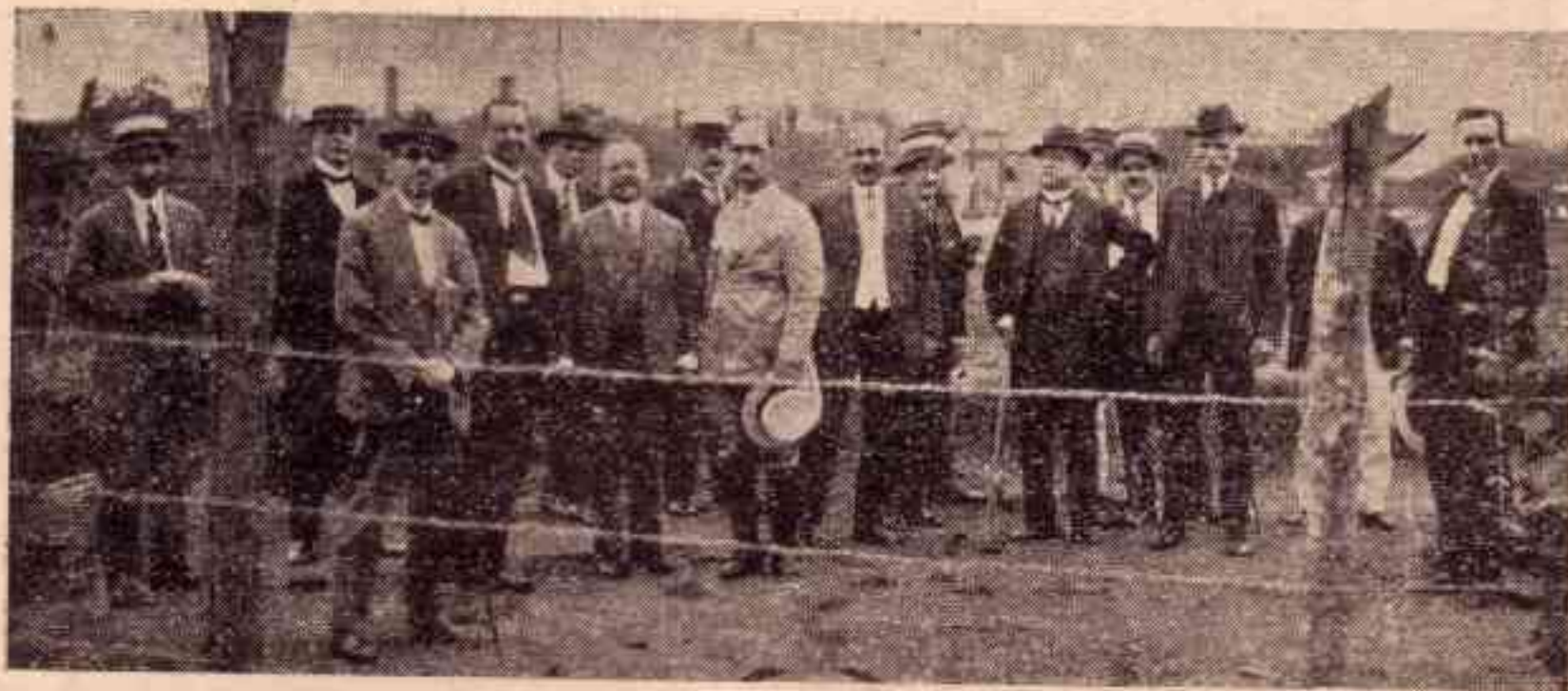
Vemos claramente pintado en su cabina y en su tender el nombre de la ruta: “Ferrocarril a la Costa” y el N° 1



En esta imagen vemos a los integrantes de la Junta del Ferrocarril a la Costa, en 1923. La presidía don Julio Burbano Aguirre y la integraban el ex presidente don Alfredo Baquerizo Moreno, don Lorenzo Tous, don Miguel Seminario, don Rogelio Benítez Icaza y otros prestantes ciudadanos.

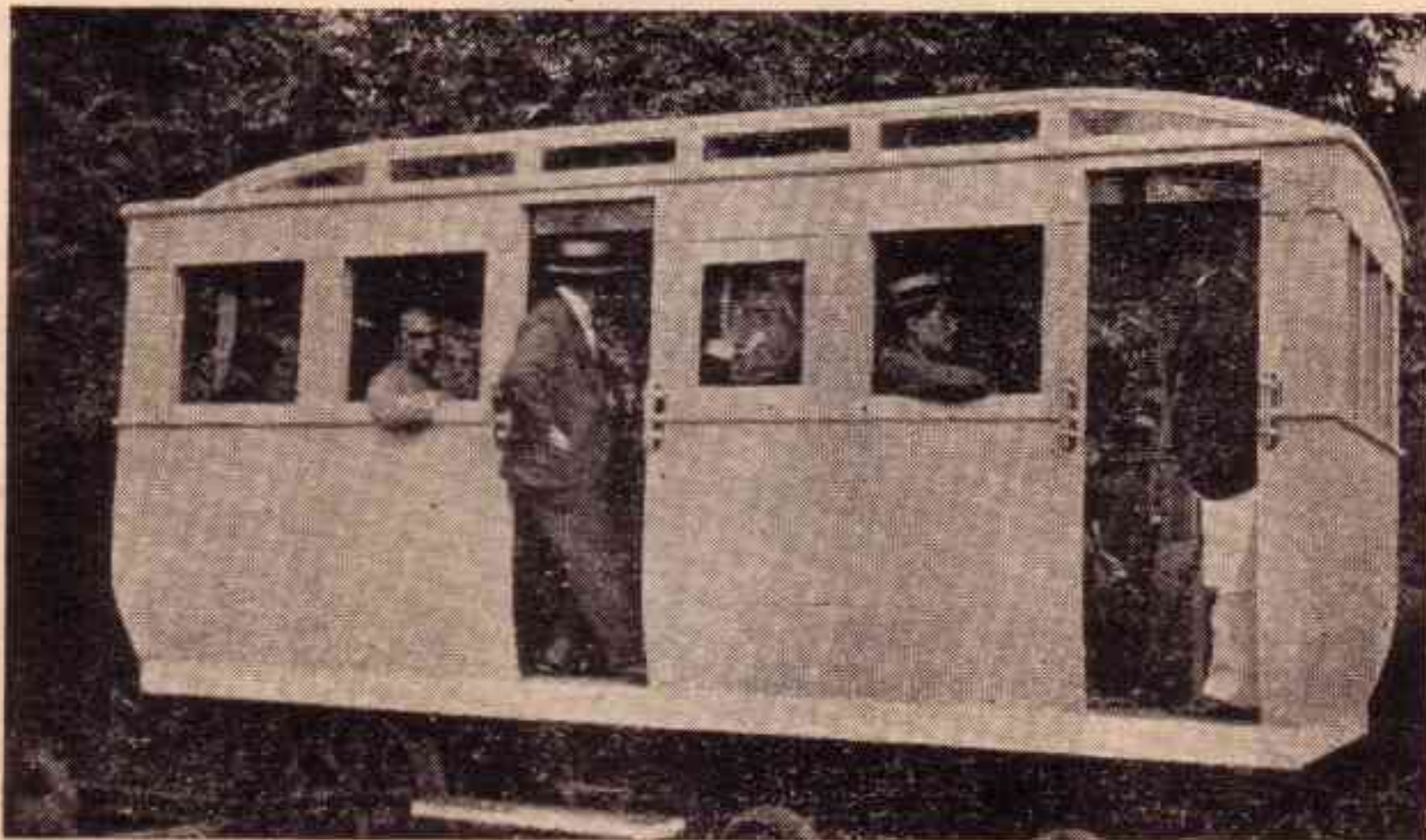


Los integrantes de la Junta del Ferrocarril realizando una inspección a la vía férrea, en 1923, el mismo día en que se tomó la foto anterior. Aquí en la fábrica de cemento, en San Eduardo.



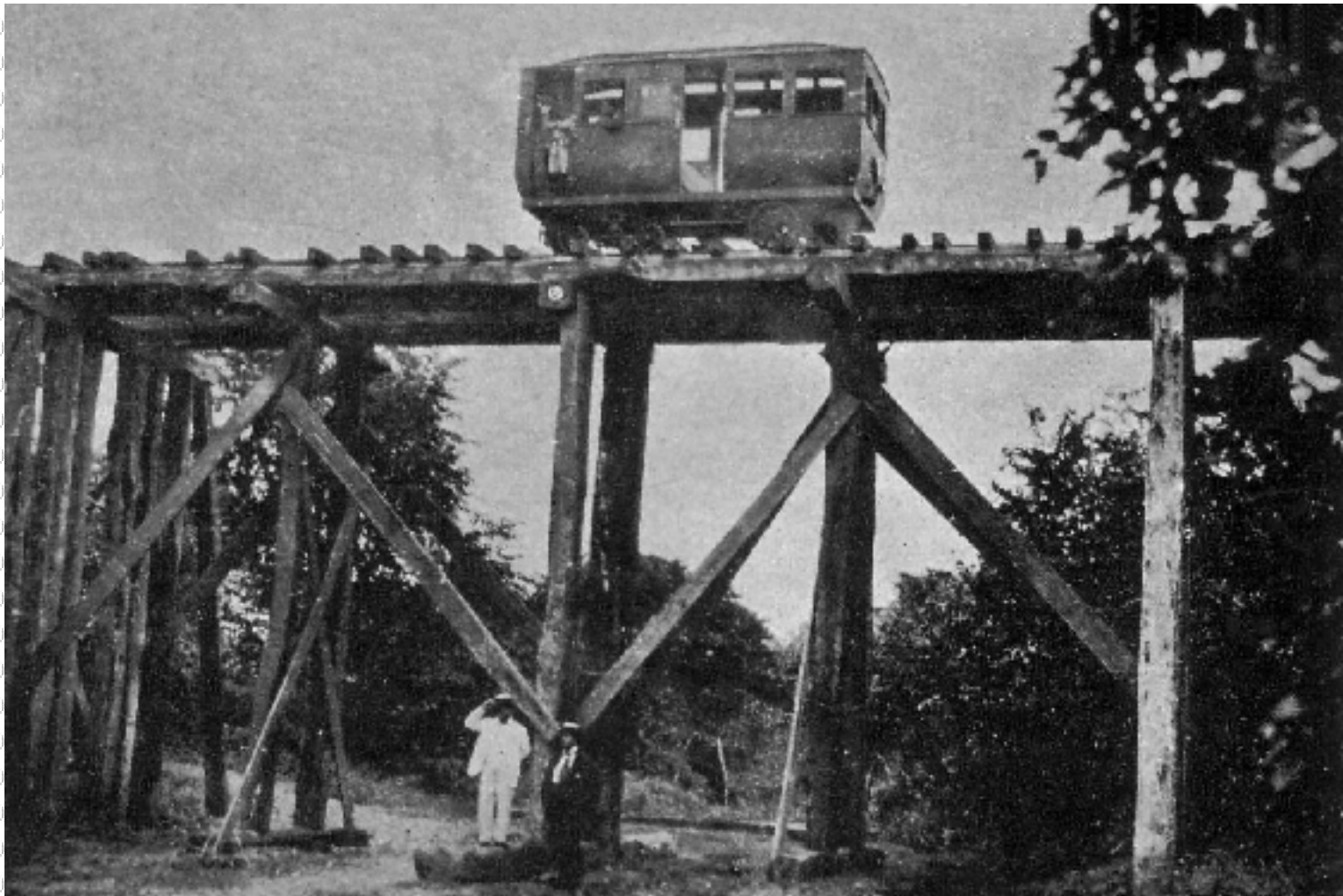
San Eduardo fué otro de los lugares que visitaron el mismo día de la Inspección de los trabajos del Ferrocarril a la Costa.

Los integrantes de la Junta se trasladaron en este vehículo.



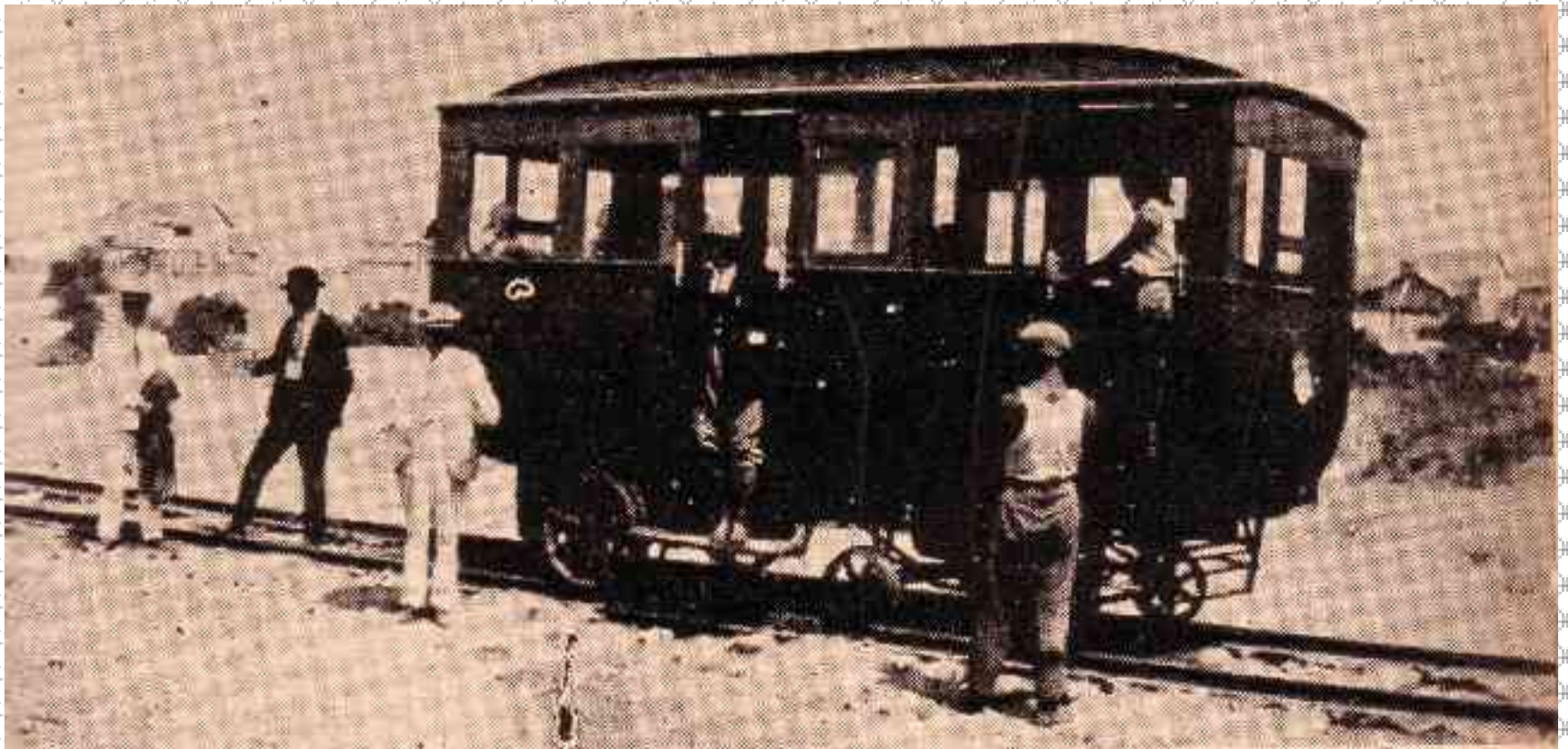
Visita del hermoso y elegante carro a motor en el que hicieron la visita de inspección de los trabajos del Ferrocarril a la Costa.

El carro de inspección sobre uno de los muchos puentes provisionales de madera. La intención era de que todos los puentes fueran eventualmente de metal, para asegurar una durabilidad prolongada.

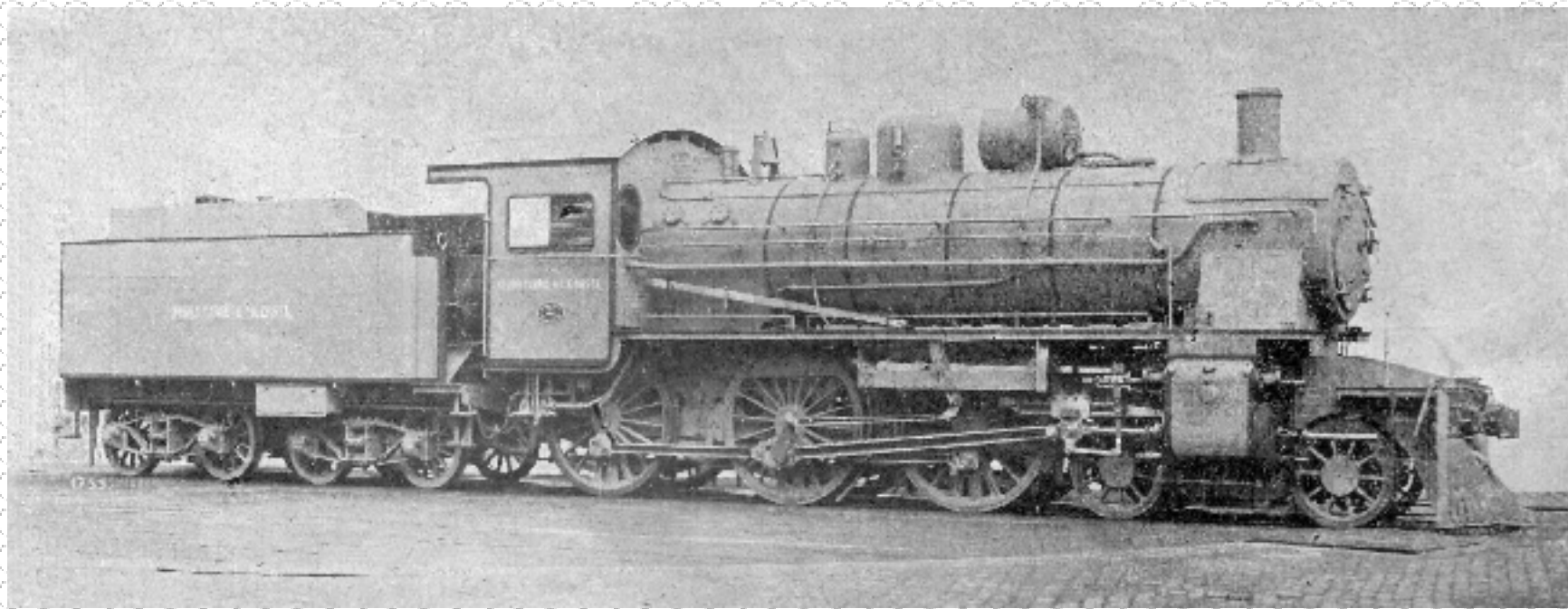


Otra vista del carro de inspección y movilización de personal en la construcción de la vía férrea.

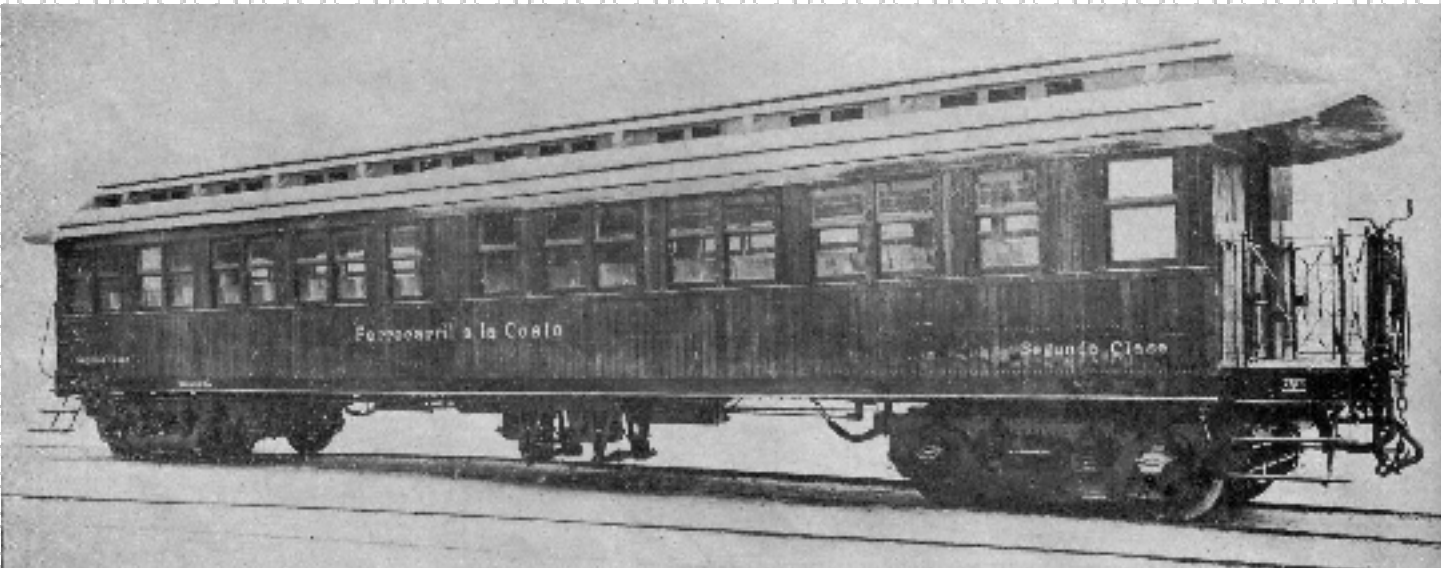
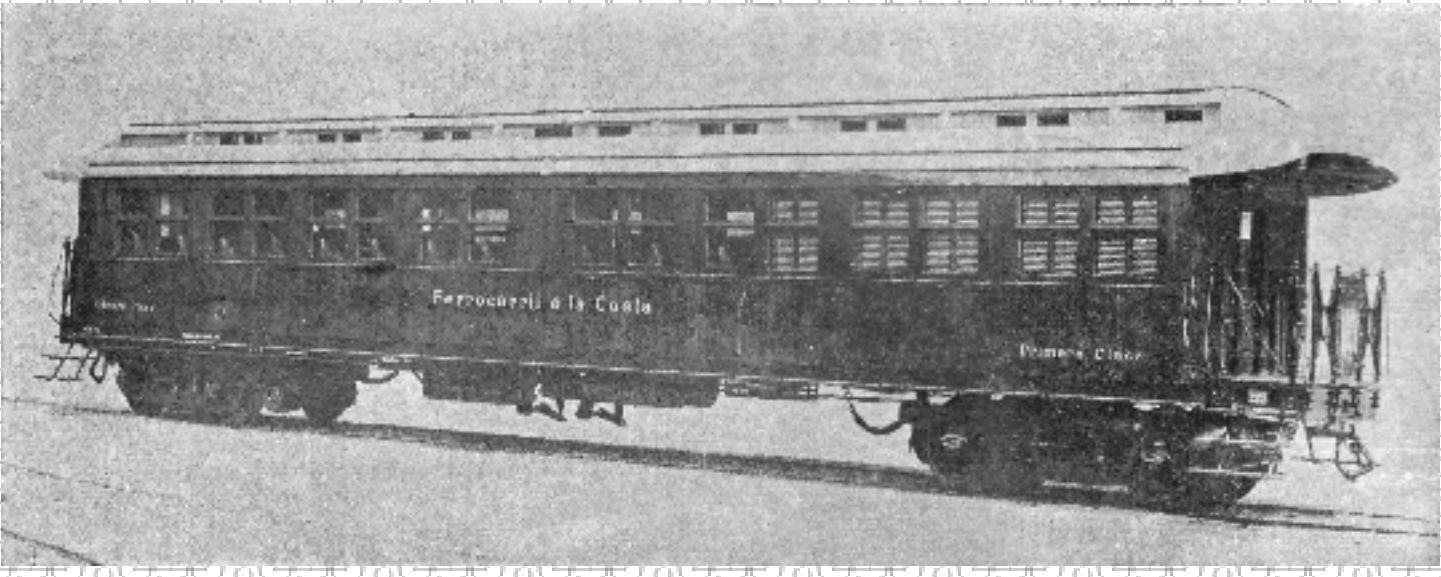
Éste fue el precursor de los “autofeños”, que serían tan populares en esa vía.



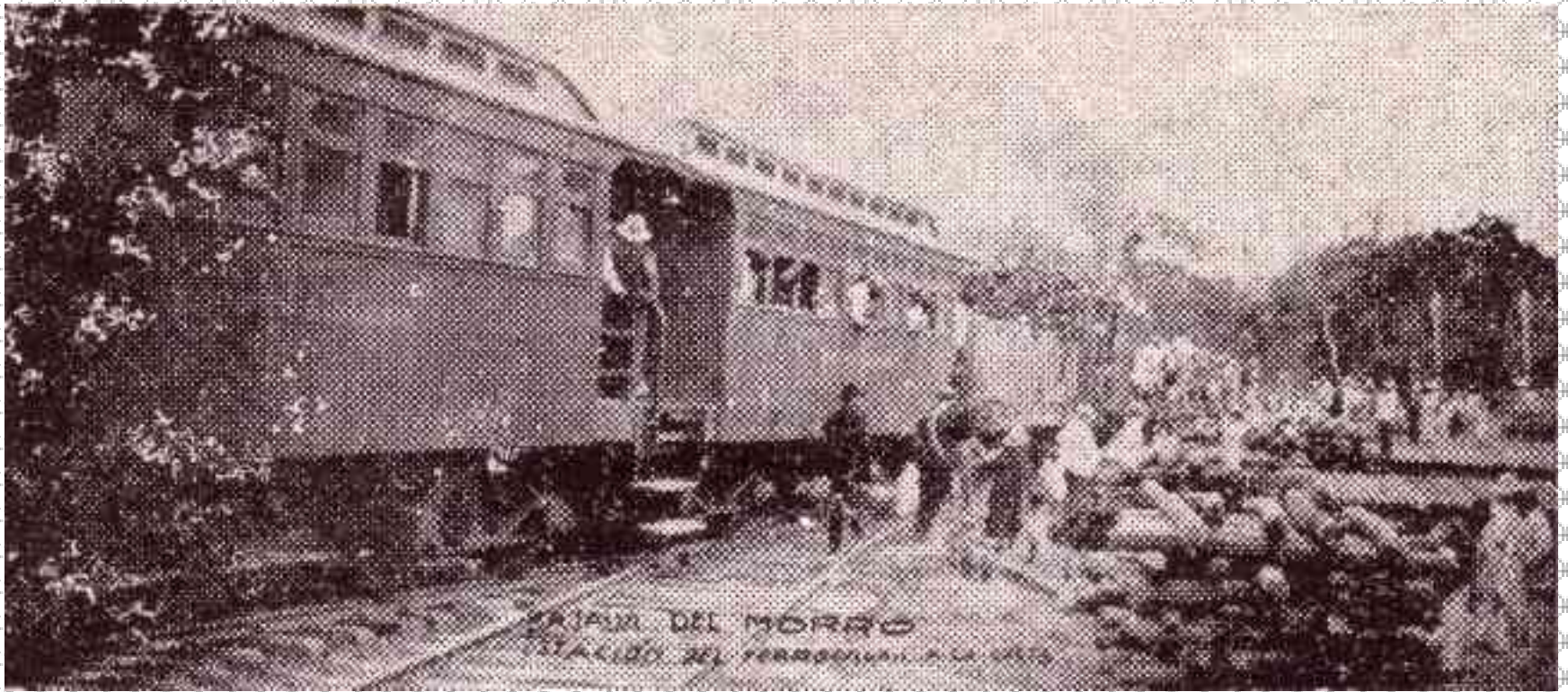
Aquí vemos la locomotora N° 2, la más poderosa del ferrocarril y la segunda en llegar, en 1923.



Con la locomotora N° 2 llegaron también los vagones de 1° y 2° clase, que servirían en la ruta.



El convoy con vagones de primera, segunda, carga y plataforma, llegando a la población de “Bajadas del Morro”, hoy conocido como “Cerecita”, por el año 1924.



Los trabajos del tren Guayaquil - Salinas avanzaban rápidamente bajo la dirección de la Junta del Ferrocarril.

Para el mes de julio de 1925 la enrielladura ya estaba por llegar a Santa Elena, y los trenes llegaban ya hasta la estación de Zapotal.

Sin embargo, el 9 de julio de 1925 se produjo la Revolución Juliana, controlada por intereses contrarios a la banca, comercio e industria de Guayaquil.

Como la Junta tenía créditos abiertos en el Banco Comercial y Agrícola, principal blanco de los julianos, tomaron medidas que afectaron radicalmente los recursos de la Junta, lo que la paralizó.

En pocos meses el control del Ferrocarril a la Costa estaría bajo el Gobierno Central.

Para cuando se celebró la llegada del ferrocarril a Santa Elena, en septiembre de 1926, el Ferrocarril a la Costa estaba ya bajo control económico del Gobierno Central.

El control económico sería el instrumento para acabar con la Junta del Ferrocarril y pasar la administración de esa vía al Gobierno Central.

Desde ese momento comenzaría el deterioro de lo que aún no se había terminado de construir.

Al perder el control del Ferrocarril a la Costa, las autoridades del Guayas dirigieron sus esfuerzos hacia la construcción de caminos estables para automóviles y camiones, los que llegarían más allá de lo cubierto por el tren.

GUAYAQUIL MODERNO.— Labores de la Dirección de Obras Públicas del Guayas
Vialidad



Camino, Guayaquil-Salinas, vista del Tractor trabajando en el expresado carretero

Al tiempo que se concluía la construcción del ferrocarril hasta Santa Elena, se promovía activamente la construcción de la carretera estable para automóviles y camiones, lo que constituía una competencia directa para el ferrocarril.



CAMINO GUAYAQUIL--SALINAS vista de una sección de ese carretero de verano.

Caricatura publicada pocos días antes de la llegada del tren a Santa Elena. En el lado izquierdo vemos un pozo de sal y el ferrocarril transportando billetes en grandes cantidades, significando la riqueza que traería transportando sal, algo que nunca se dio.



Ese mismo día se publicaba un aviso-reportaje sobre la necesidad de construir un carretero para automóviles entre Guayas y Manabí.

El hecho de que el dictador, doctor Isidro Ayora dejara el ferrocarril en Zapotal y continuara hasta Santa Elena en automóvil y que se celebrara el estado y la construcción del carretero, ya era una amenaza directa al ferrocarril.

HAY QUE UNIR.
LAS PROVINCIAS
-DEL-
GUAYAS Y MANABÍ
-CON-
UN CAMINO CARRETERO

LA TRAVESIA REALIZADA POR
EL Sr. DAUL CAMPOS.
DEMOSTRA ESTA POSIBILIDAD

El desarrollo de un camino carretero cuando existen caminos de
rocóscos que permiten la más fácil circulación de una ciudad
nombrada. El viaje de Guayaquil a Bahía puede hacerse en el
curso del mismo día, al ser larraín, pópulos, y bajar un tanto
los carreteros y camioneros de la Provincia de Manabí con el
mercadería a Bahía. Con la existencia de nuevos caminos que
permiten la fácil y el intercambio de productos y de bienes
el desarrollo agrícola y comercial. De la industria y de la
industria de los carreteros, camioneros.

EL RAID GUAYAGUIL-BAHIA
ES UN TRIUNFO PARA EL



HA DEMOSTRADO SU RESISTENCIA EN LA
TRAVESIA DE LA REGION MONTANOSA QUE
DIVIDE LAS DOS PROVINCIAS

EL MOTOR ⁵⁰⁰⁰ HA VENIDO A
REVOLUCIONAR LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA
SE HAN FABRICADO MAS MILARES DE
AUTOMOVILES Y CAMIONES FORD
- UNA PRODUCCION SIN PRECEDENTE -
MAYOR QUE TODAS LAS DEMAS MARCAS
REUNIDAS

VISITE NUESTRO SALON DE EXHIBICIONES

LEVY Hnos. - Automóviles

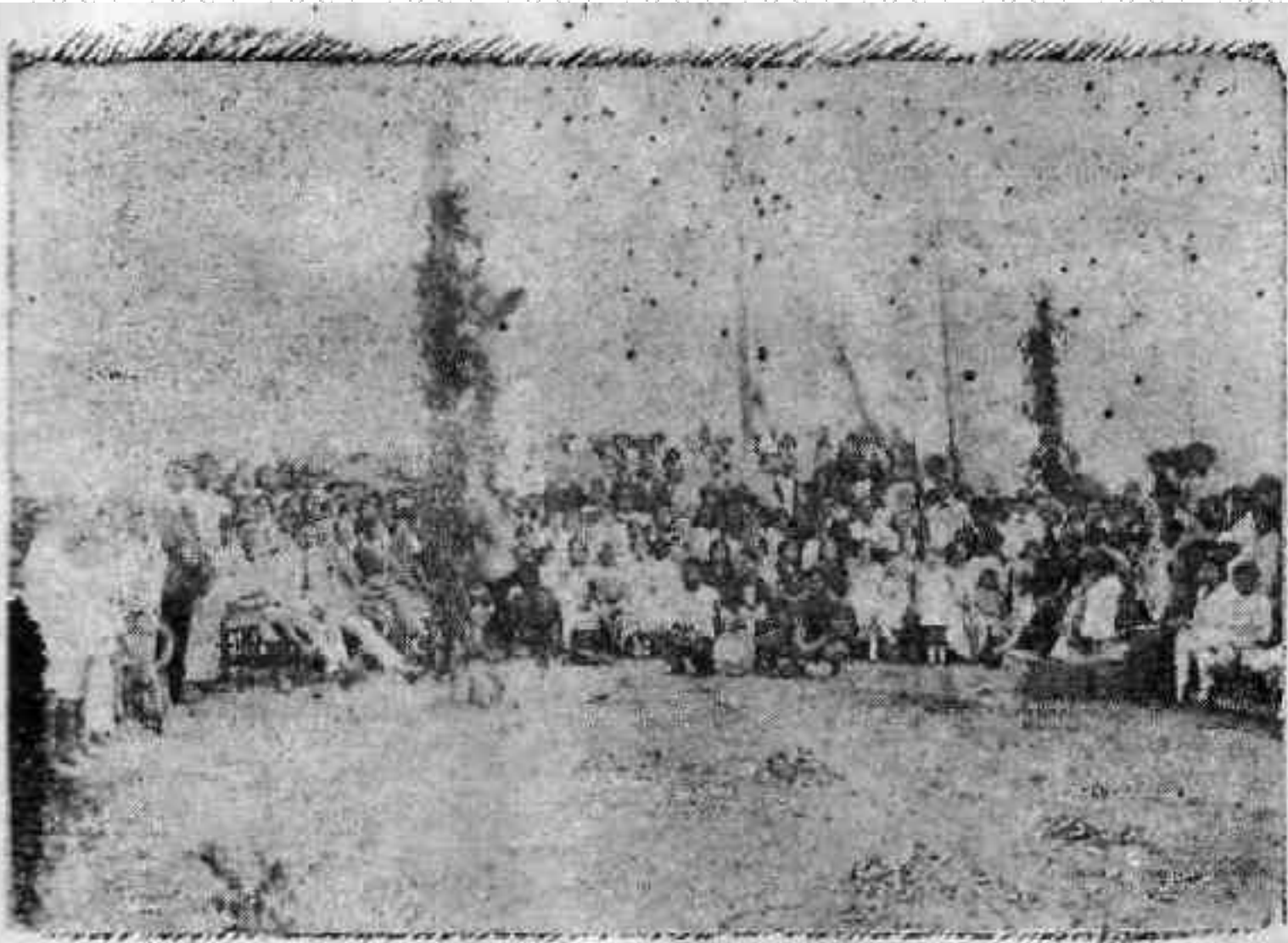


AUTOMOVIL FORD USADO EN EL RAID
GUAYAGUIL-BAHIA

En Santa Elena se celebró con alborozo la llegada del ferrocarril. Sin embargo, no hay una sola imagen que nos muestre al tren en la estación de Santa Elena...



Fiesta social organizada en Santa Elena con motivo del arribo de la primera máquina del ferrocarril a la costa, en setiembre del 1926.

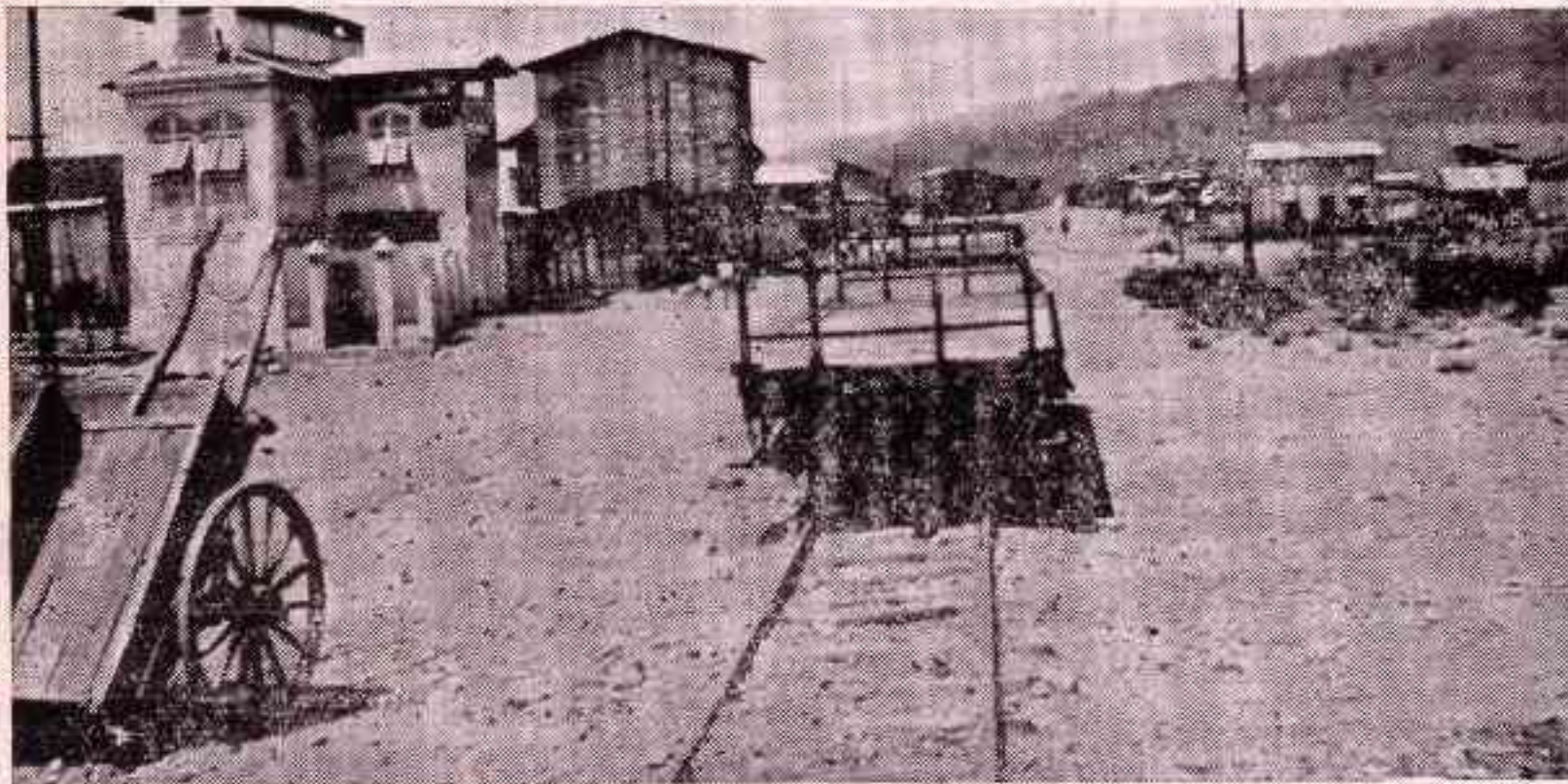


**Vista de la fiesta social organizada con motivo de la
llegada del ferrocarril a la Costa.**



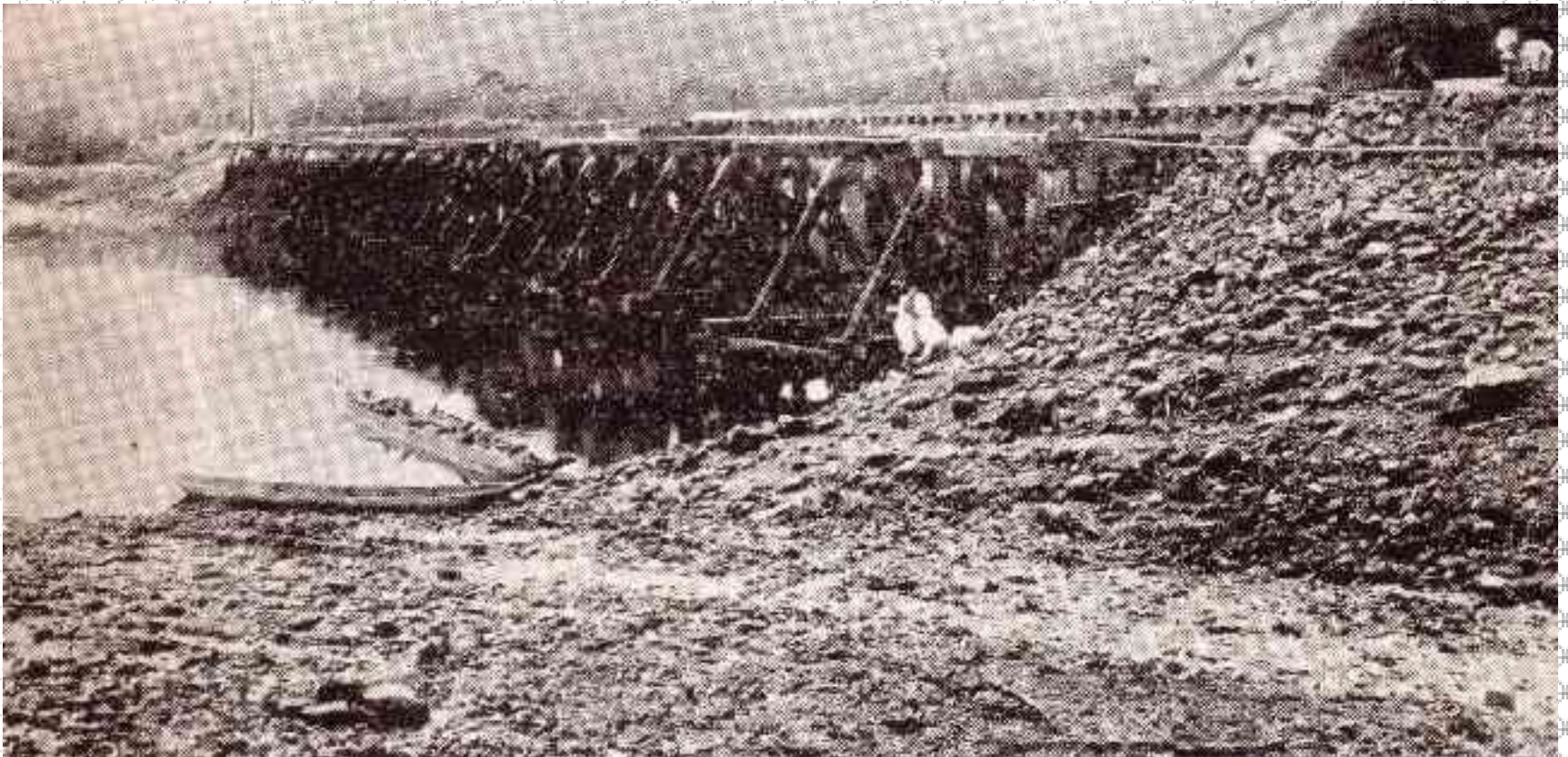
Ctra vista del mismo acontecimiento.

Ya en los años 1930 podemos observar que la estación terminal en Guayaquil no estaba muy ordenada. Se ve claramente lo irregular de los durmientes y del lastrado, a más de que no se contaba con un área cercada para seguridad de los vecinos y de los pasajeros.

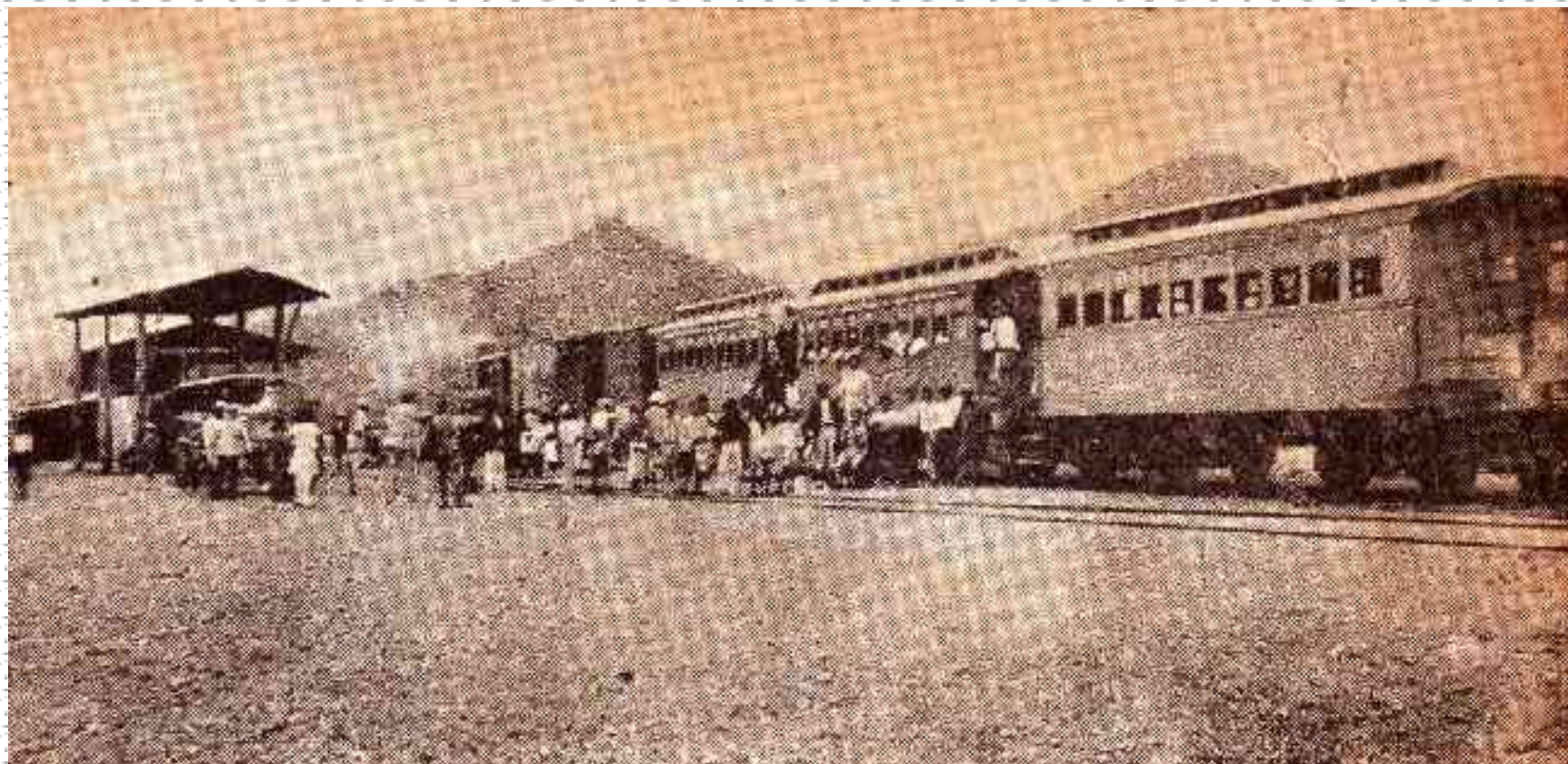


Guayaquil.—Principio de las paralelas de la línea del Ferrocarril a la Costa en la calle de Luque.

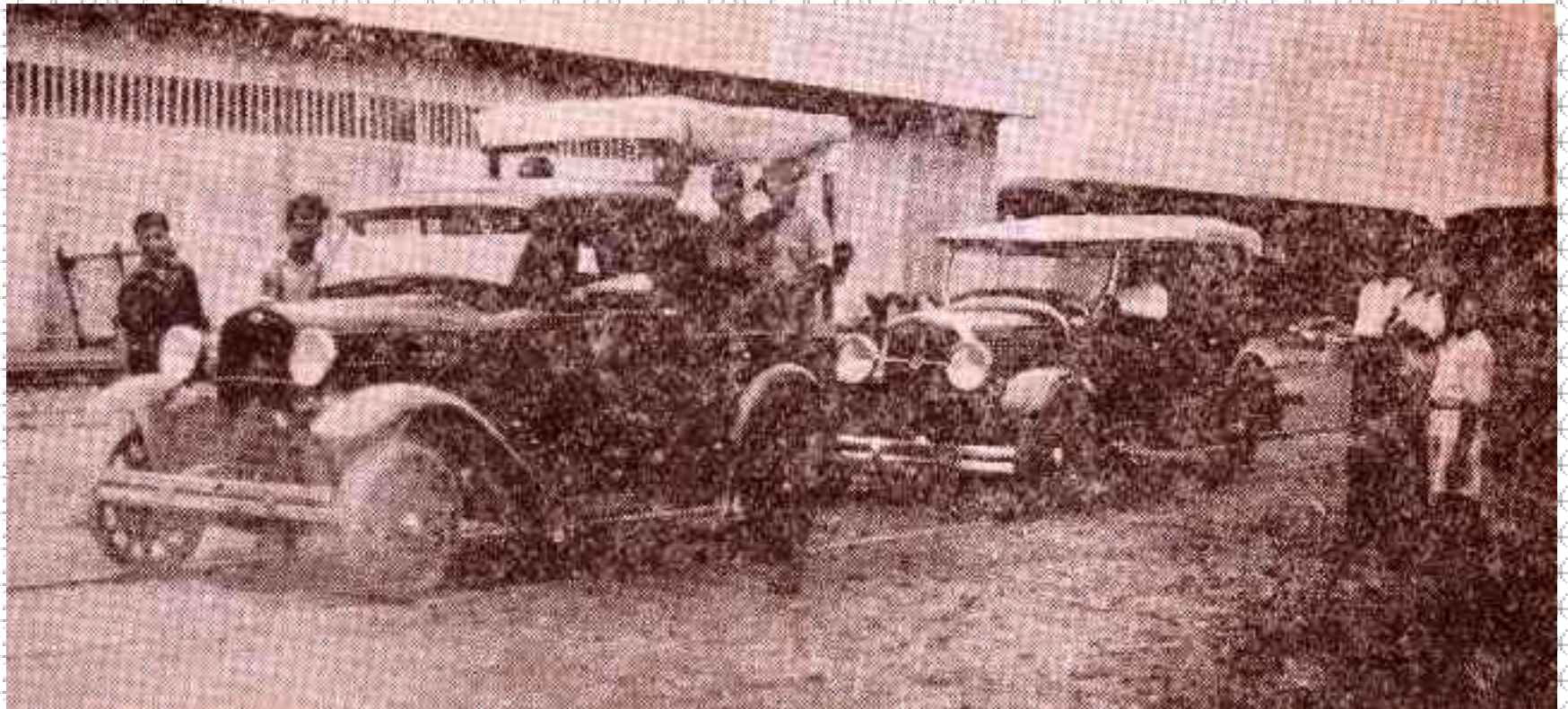
Podemos apreciar el puente sobre el Estero Salado, el cual, según sus constructores, era sólido y seguro. Pero era de madera, lo que requería constante mantenimiento. Aquí lo vemos en marea baja.



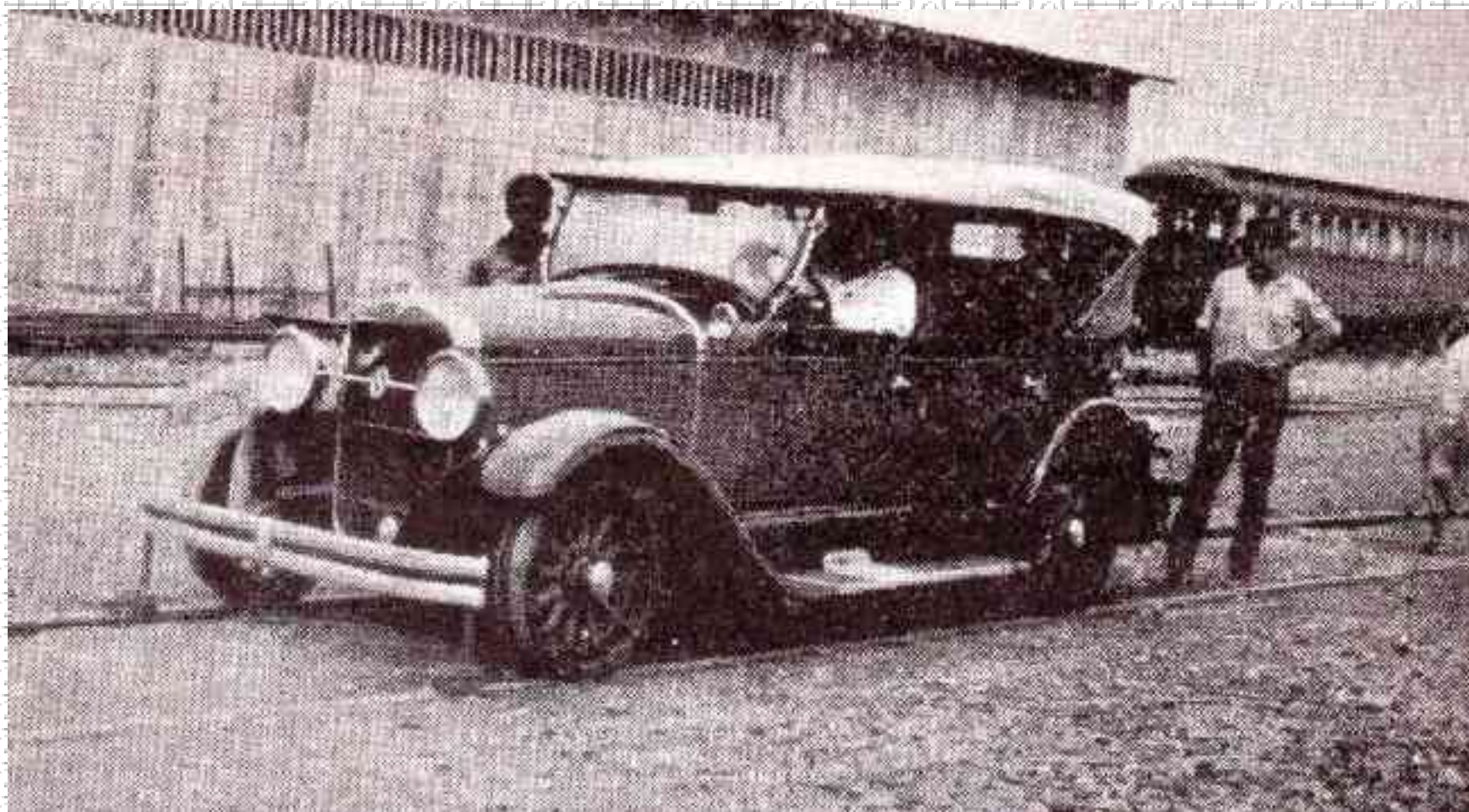
Vemos un convoy de carga y pasajeros saliendo de la estación de Guayaquil, con destino a Santa Elena.



Podemos apreciar dos tipos de “autofierros”, que eran literalmente automóviles con ruedas de ferrocarril. A estos vehículos se les podía sacar las ruedas metálicas y ponerles las de caucho.



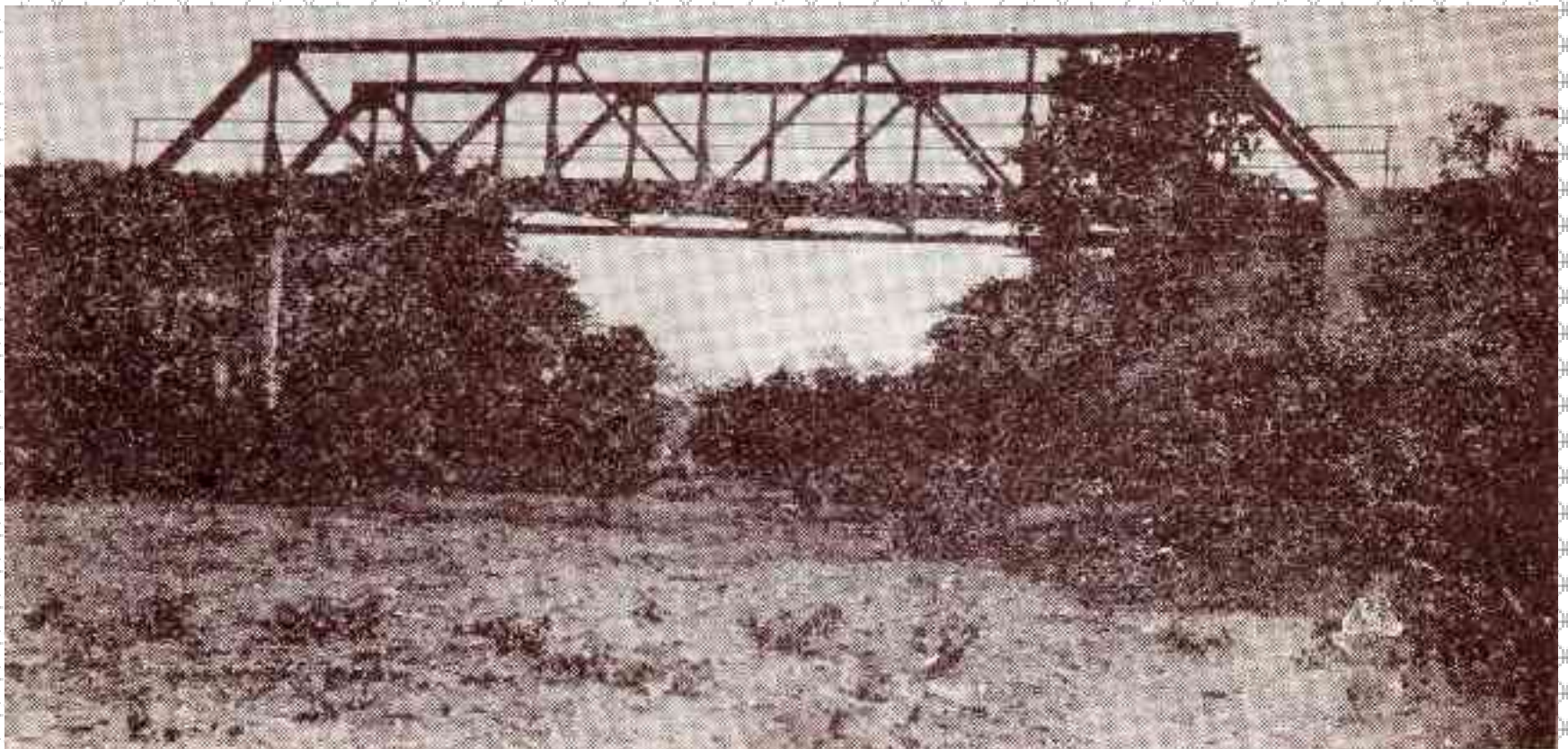
Aquí vemos a uno de los “autofeños” de lujo.



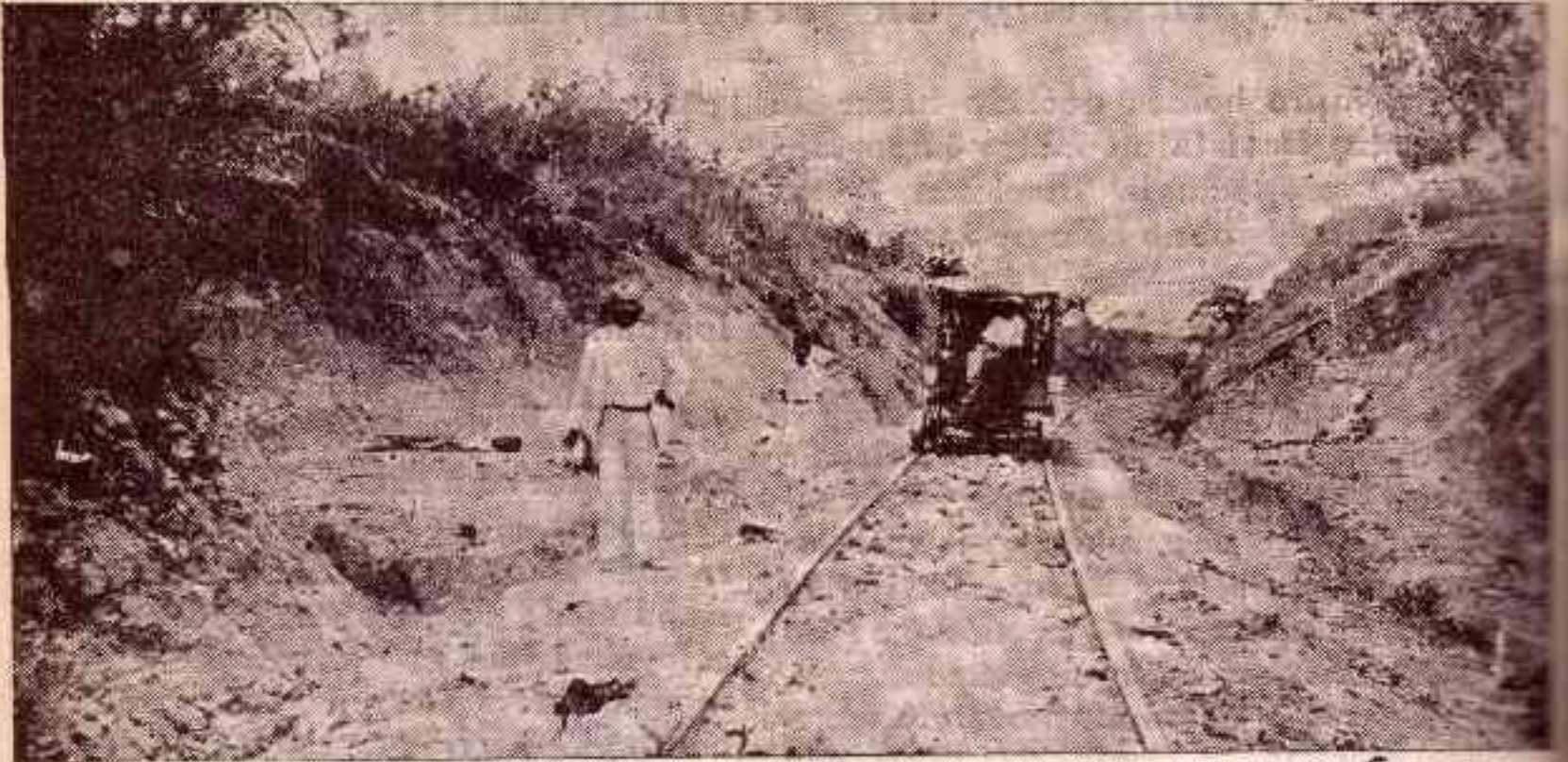
Apreciamos un tramo de vía bien lastrado, pero con los durmientes irregulares bajo la capa superficial.



Uno de los pocos puentes metálicos que se construyeron en la vía durante la administración de la Junta Municipal del Ferrocarril.
Este es sobre el río Daular.

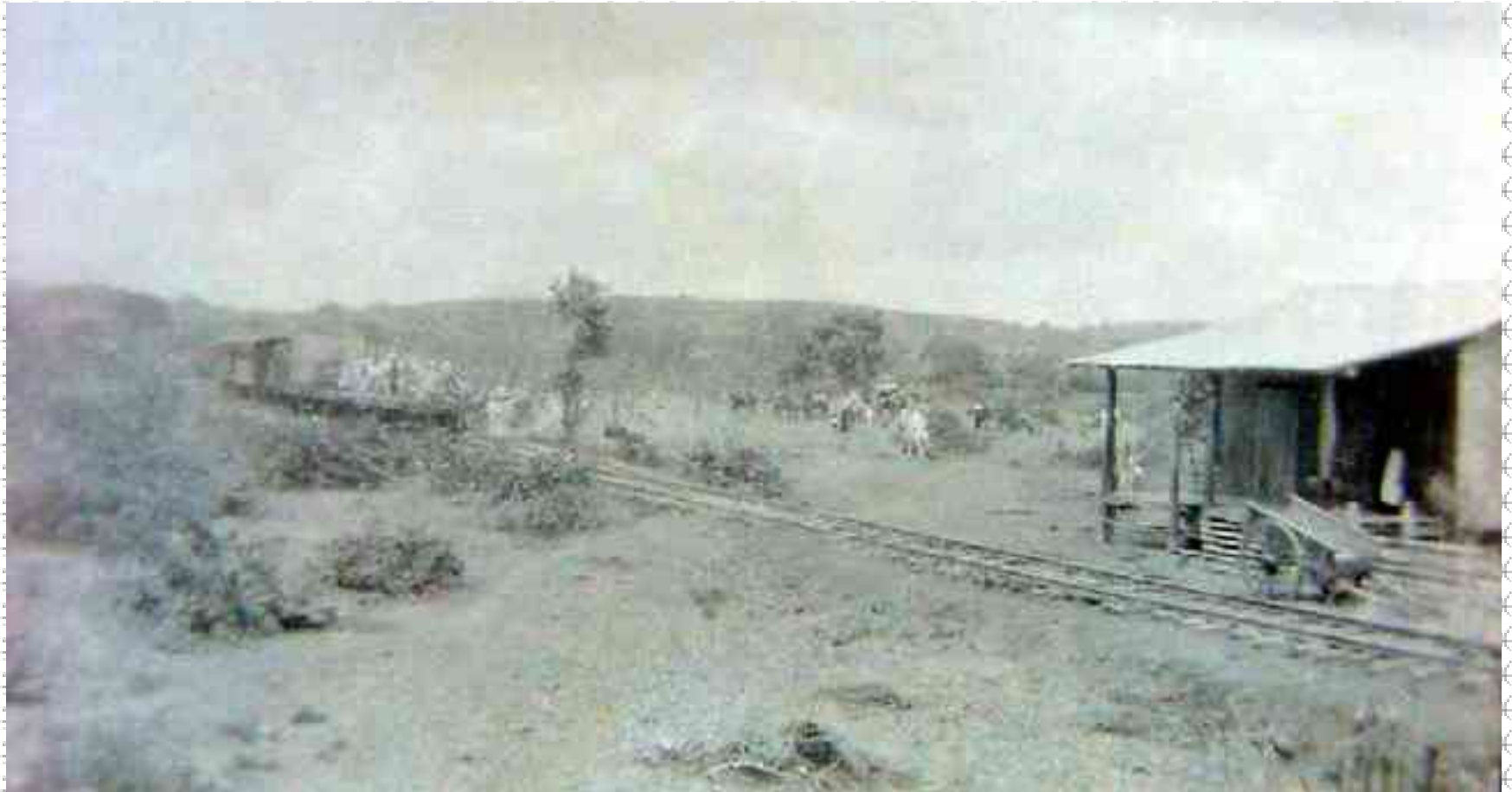


El pie de foto es muy optimista, pues ve lastre y sólida construcción donde se aprecia claramente un trabajo deficiente.

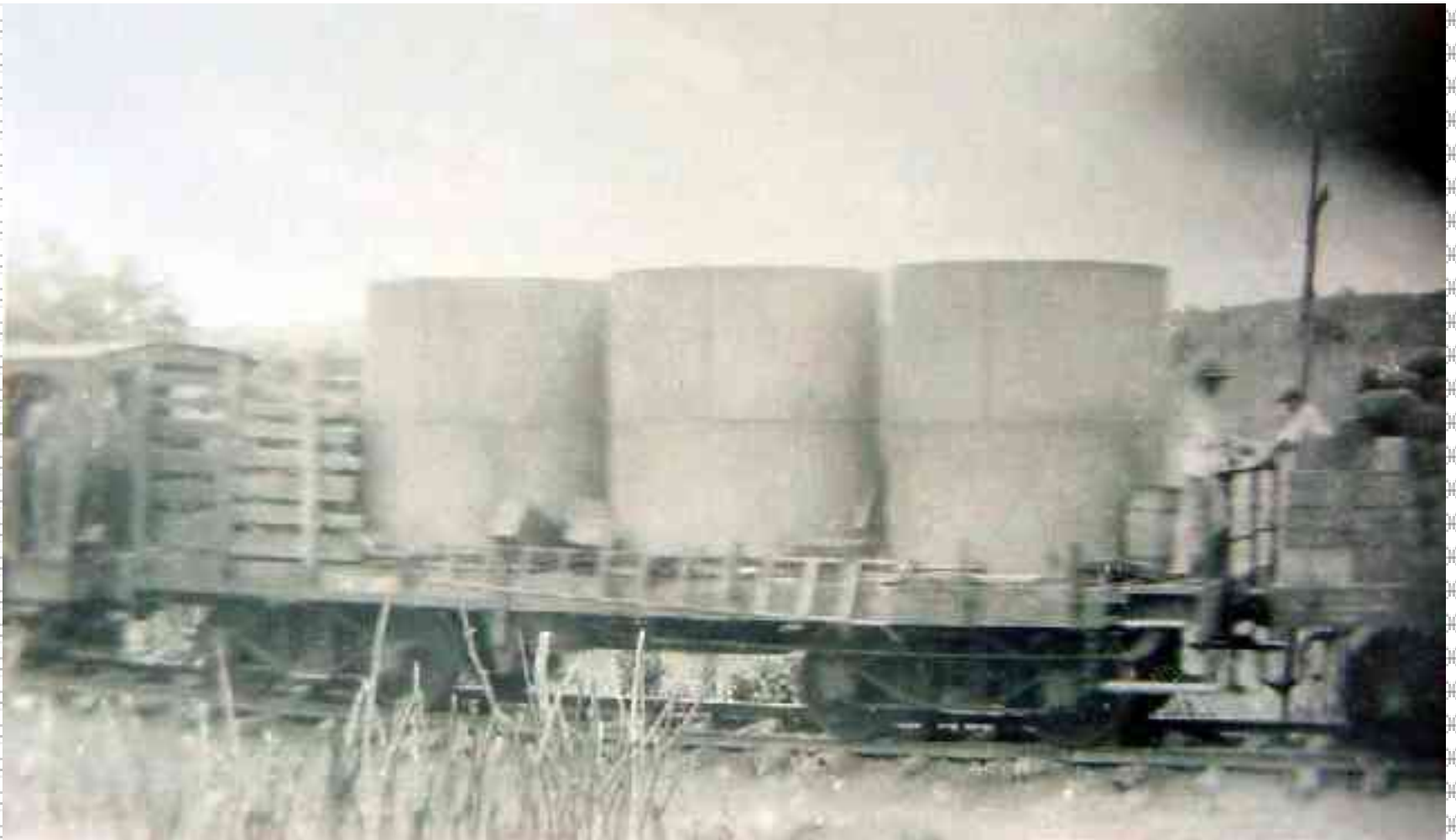


Ferrocarril a la Costa, el autocarril llegando a Progreso.—Vista de una sección de la línea donde se nota el lastre y la sólida construcción de las paralelas.

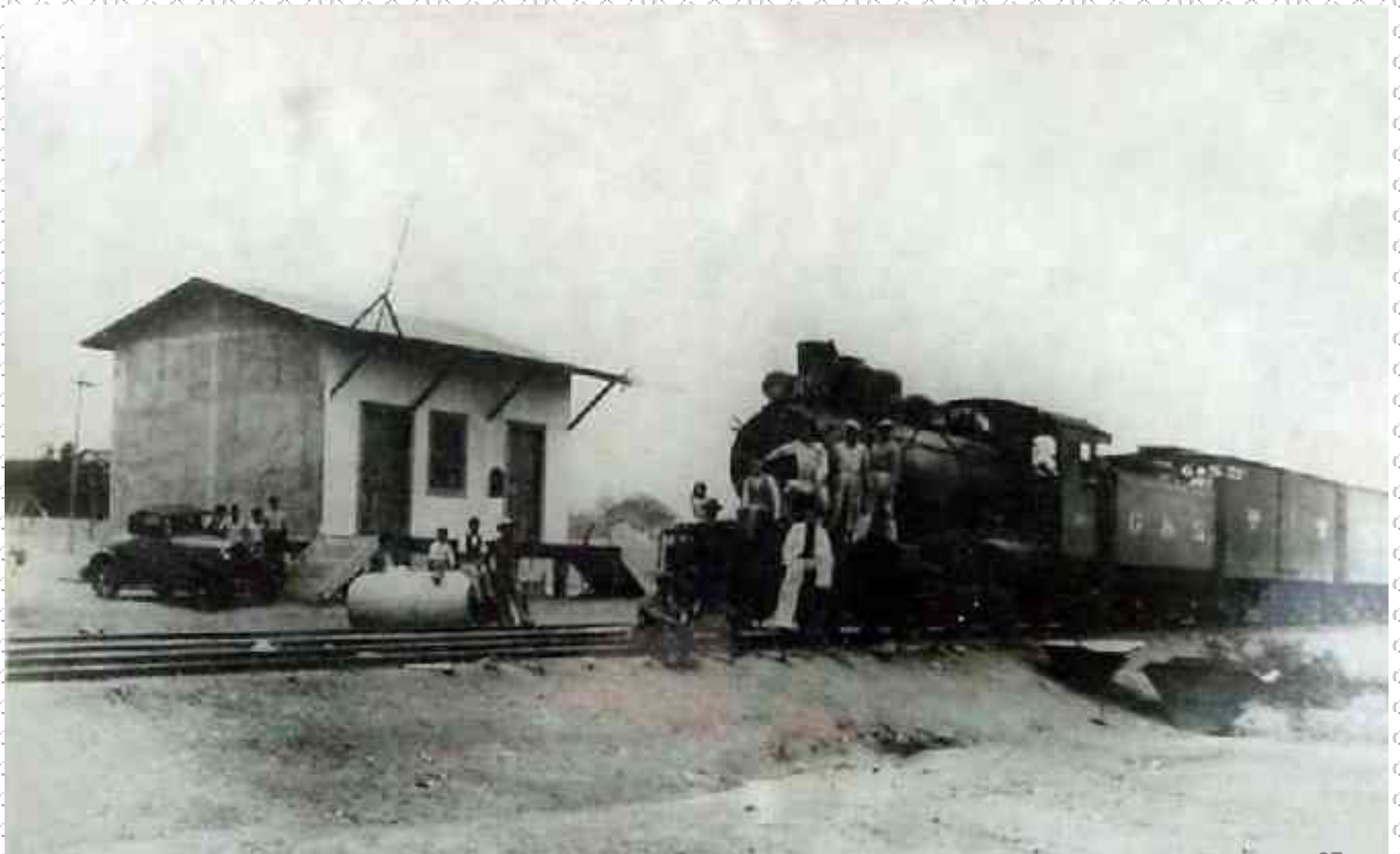
Un convoy con una plataforma llena de obreros llegando a la estación de Zapotal, por 1932.



Transportes de agua para reabastecer los tanques de abastecimiento que habían en el trayecto de la ruta.



Una de las máquinas Henschel & Sohn en la estación de Santa Elena, en 1932



El tren había llegado a Santa Elena en
septiembre de 1926.

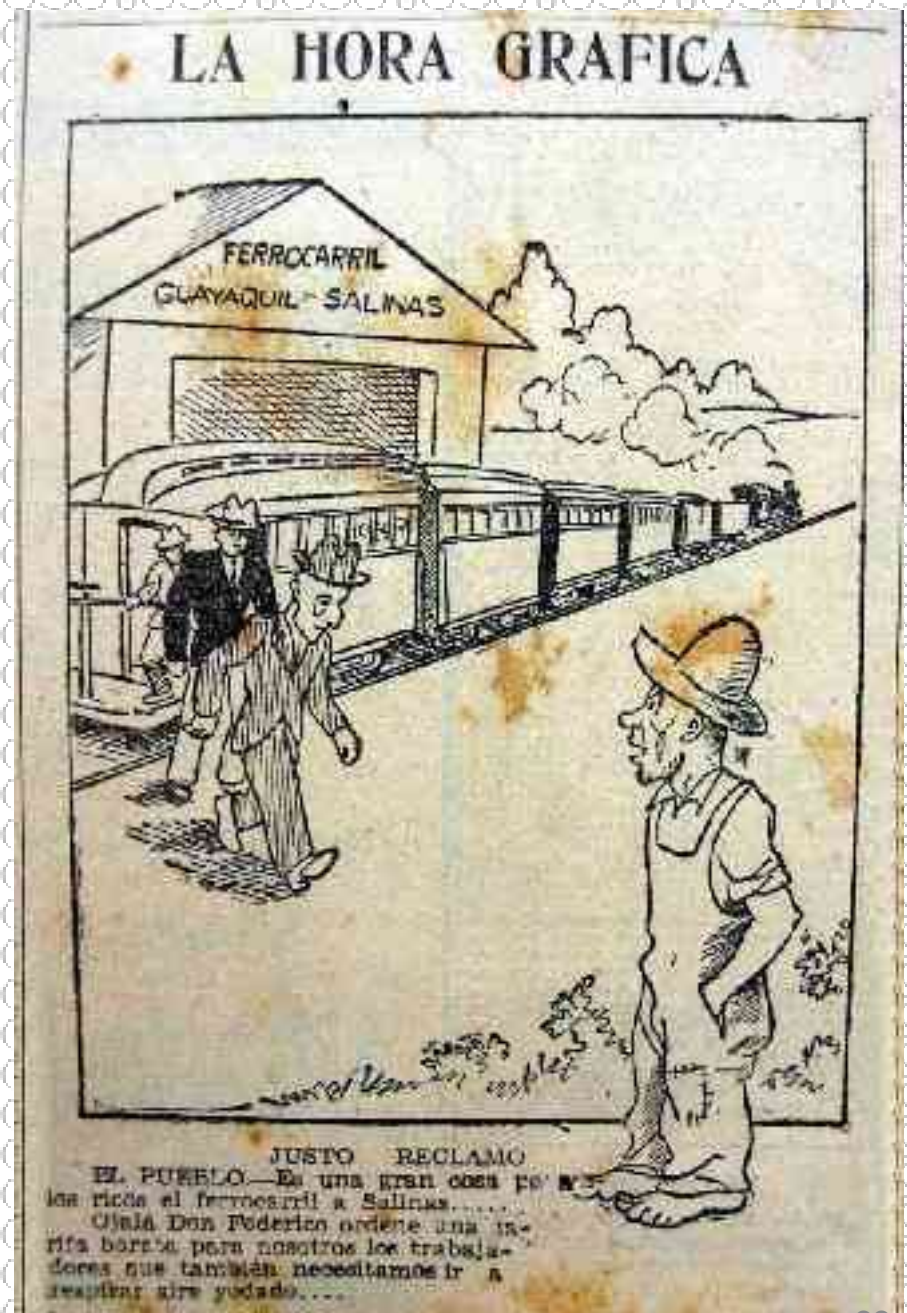
Completar los 18 kilómetros que faltaban hasta
Salinas tomaría casi exactamente diez años.

El tren entró por primera vez a la estación de
Salinas el día 5 de octubre de 1936.

No debemos olvidar que el objeto original del ferrocarril a la costa era el permitir el desplazamiento de un mayor número de habitantes de la ciudad de Guayaquil a los balnearios costeros.

No fue construido para los ricos, quienes desde siempre habían tenido el dinero para pasar el invierno en la costa, de tal forma que debía facilitar el movimiento de todas las clases sociales.

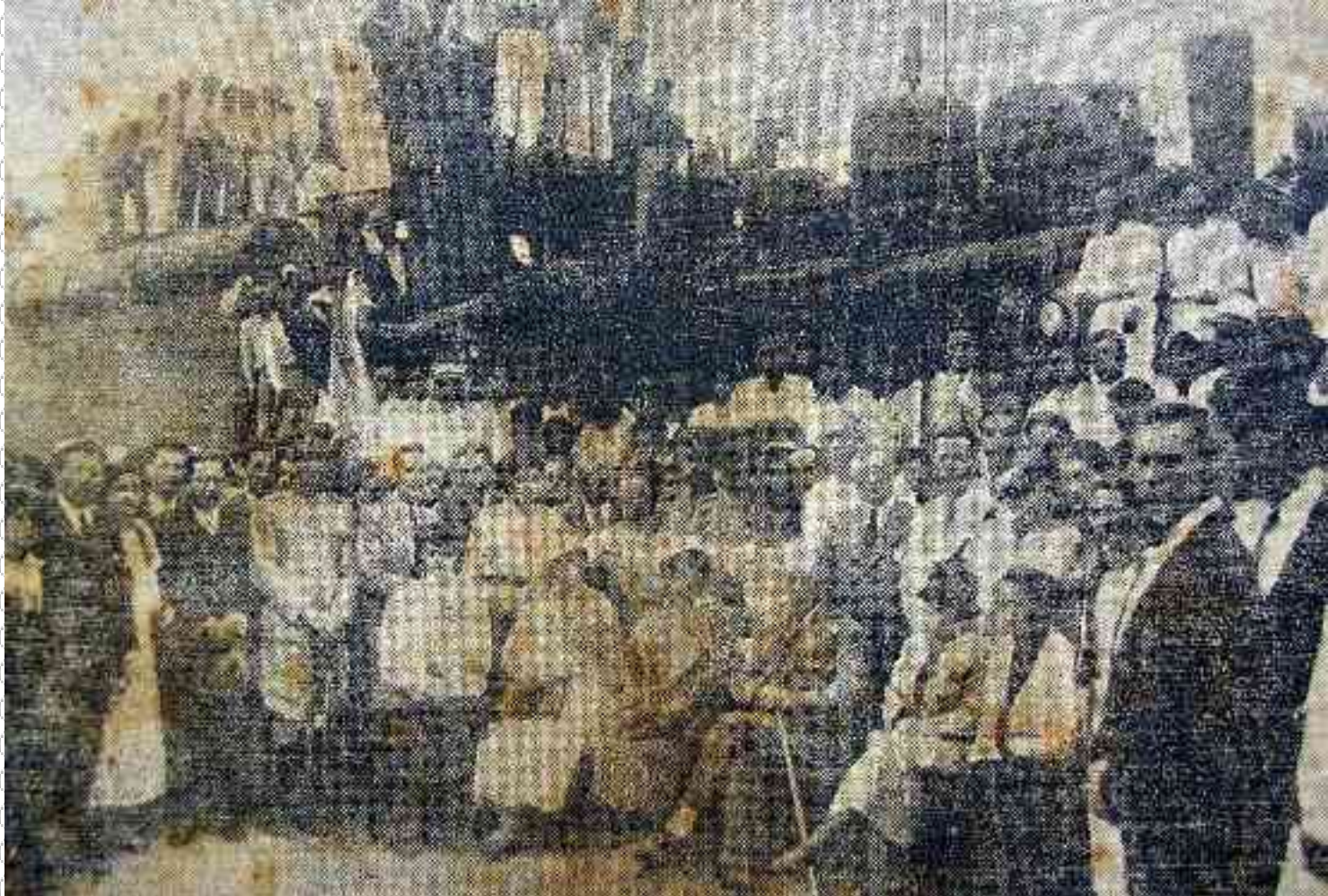
Sin embargo esta caricatura, publicada el día de la inauguración, nos da un mensaje diferente...



El jefe supremo, Federico Páez, parado en el centro, con su esposa y el coronel Henríquez Gallo. Están en la foto el presidente del Concejo de Santa Elena Sr. Florencio Yagual, don Digno Núñez y otros prestantes ciudadanos. Esta reunión fue previa la entrada del ferrocarril a la estación de Salinas.



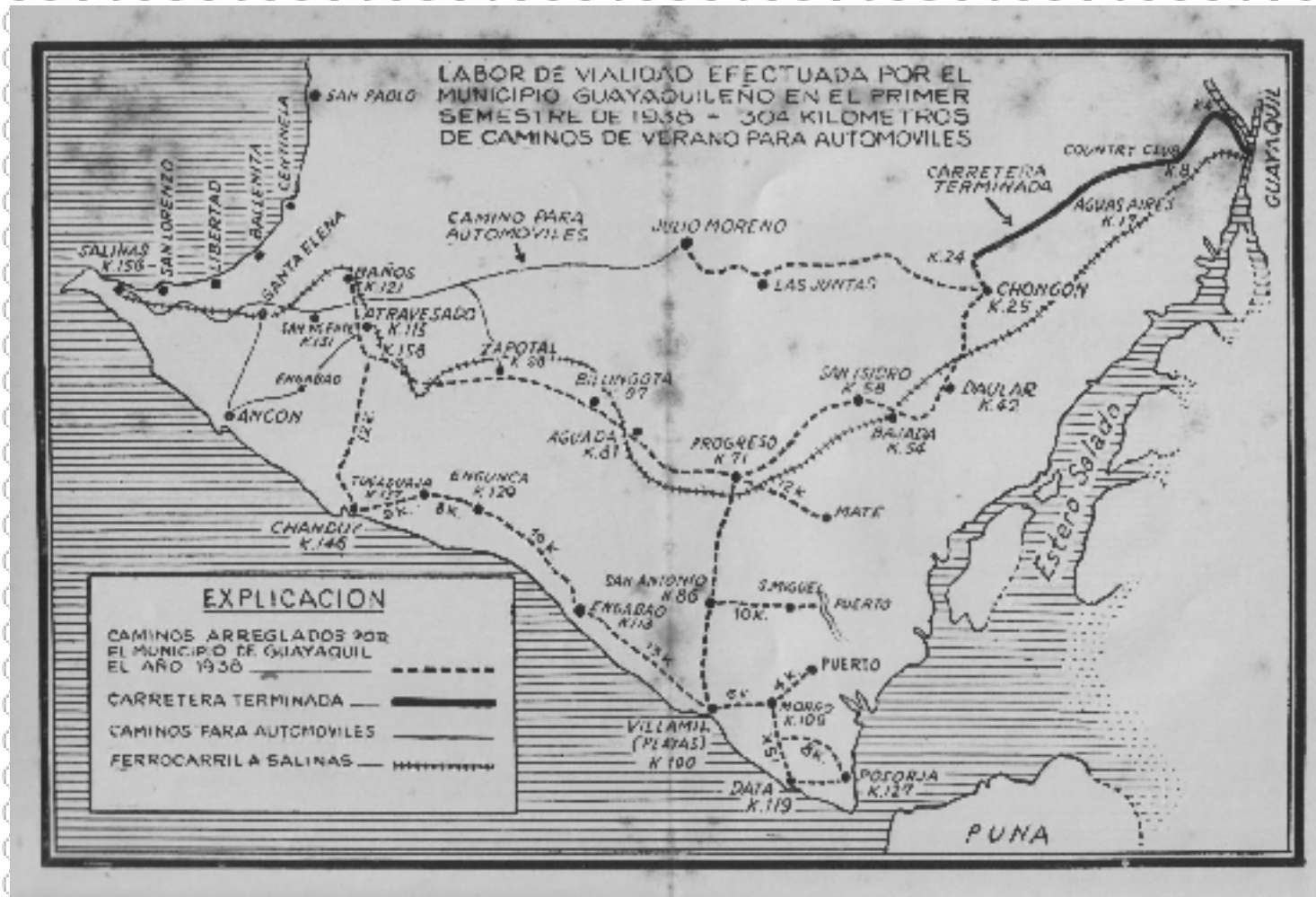
Vemos en la estación de Salinas una de las locomotoras Henschel & Sohn.
Sentado en el centro, con bastón, el jefe supremo Federico Páez. Parado a la
izquierda el coronel Alberto Enríquez, quien en poco tiempo daría un
golpe de estado.



Vemos un autoferro con vagón acoplado en la estación de San José de Amén, en 1936.



Plano de la vialidad del Guayas en 1938. Se declara orgullosamente que hay 304 Kms. de camino de verano para automóviles. Se aprecia también la totalidad de la vía férrea en su ruta.



El ramal a Playas, cuyo terraplén había sido construido, nunca fue enrielado y por ello fue desapareciendo o sirvió como ruta para el carretero.

El tren nunca llegó a Playas, balneario que había sido su destino original...

La inauguración tardía de la estación de Salinas era una señal clara de que la administración del Estado no había sido eficiente, pues 10 años para enrielar 18 Kms. de vía que ya estaba lista para recibir los rieles desde 1926 era una demostración de ineficiencia.

La realidad era que toda la vía estaba descuidada. Los puentes provisionales seguían prestando servicio permanente y el mantenimiento de las vías era escaso.

La preocupación por la ciudadanía era manifiesta, pues parte del viaje para el pasajero era el tener que ayudar al personal a montar al tren o al autoferro en la vía, luego de los constantes descarrilamientos.

La situación de descuido de la infraestructura había llegado a tal punto que se vaticinaba un accidente. El 10 de octubre de 1941, El Universo publicó la siguiente caricatura:



El 29 de octubre de 1941, a las 6:45 AM, salió un convoy desde la estación de Guayaquil hacia San Eduardo y al pasar sobre el puente del Salado, éste colapsó.

Ese convoy, que era para transportar personal de la fábrica de cemento en San Eduardo, tenía vagones y plataformas adelante y atrás de la locomotora, que iba en el centro. Ese hecho y el que la mayoría del personal, que sumaba más de trescientas personas, iba en las plataformas abiertas, evitó que el desastre cobrara muchas vidas. Sólo hubo un fallecido, el maquinista que trató heroicamente de salvar el convoy, y un herido de gravedad, que perdió su pierna al quedar aprisionado dentro de un vagón.

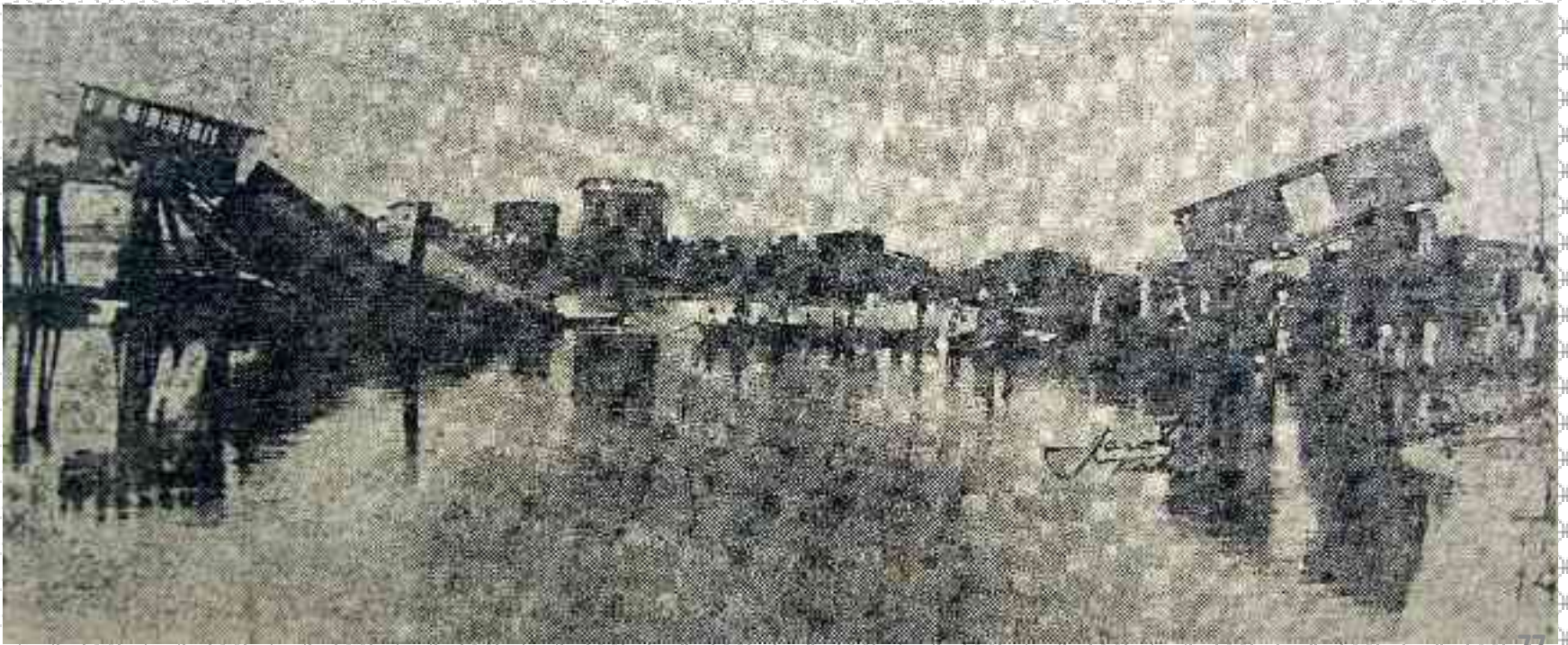
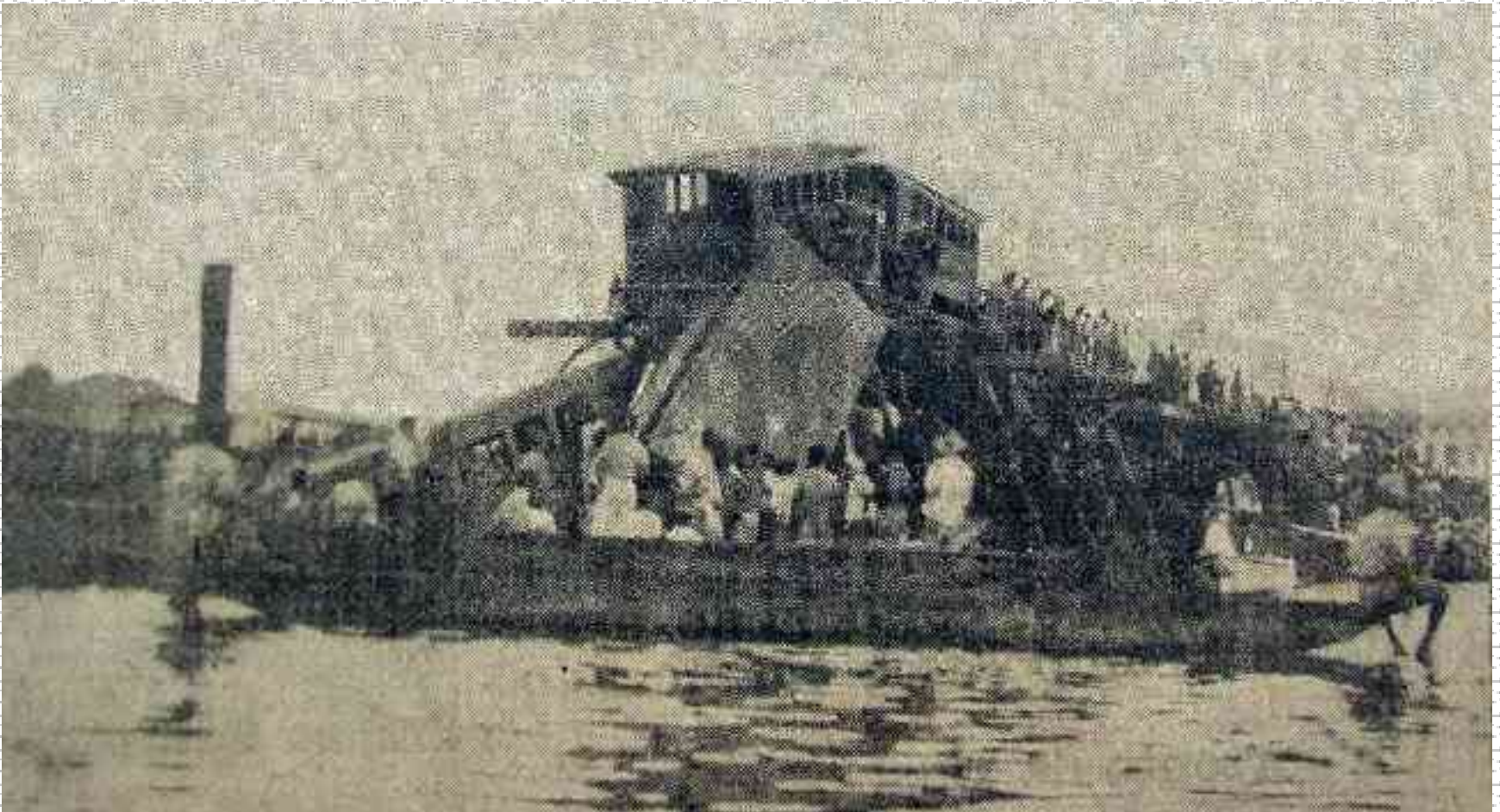


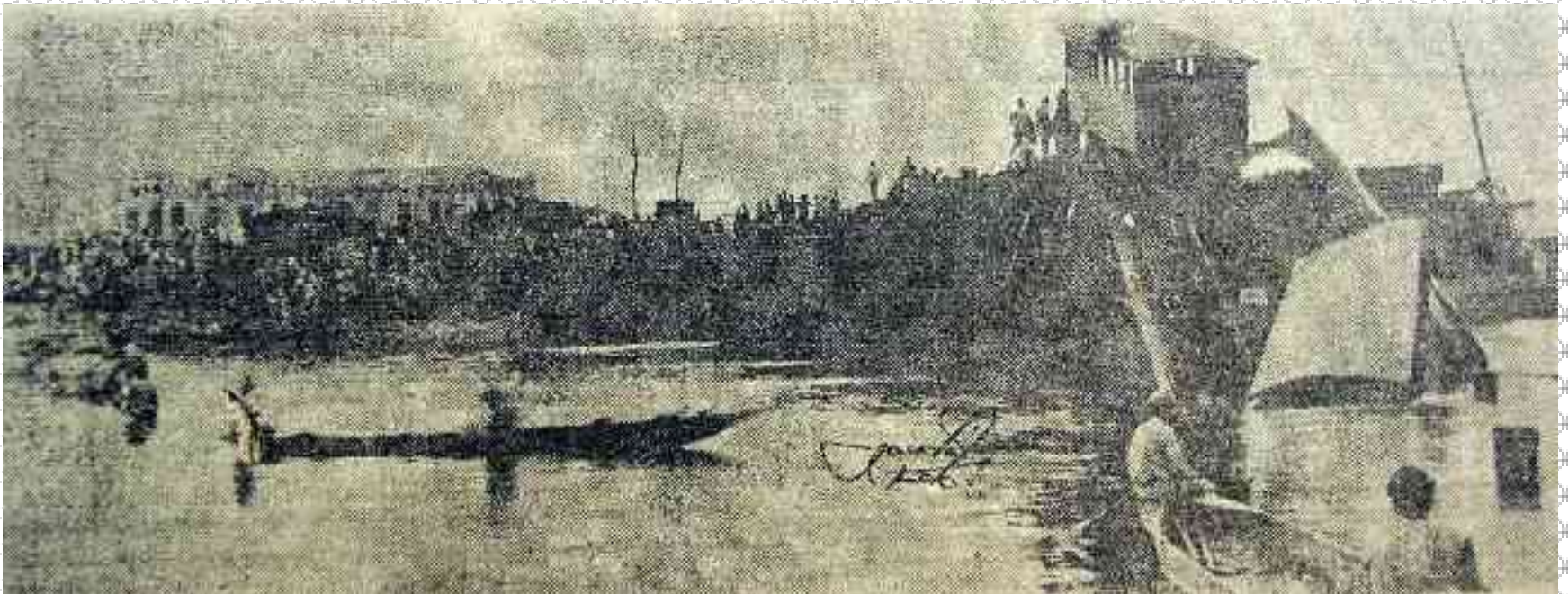
Imagen tomada poco después del accidente. Aún se ven dos vagones en el lado de Guayaquil y otro semi sumergido. Poco después se los retiraría para facilitar los esfuerzos de salvamento de los equipos y la búsqueda del cuerpo del maquinista.



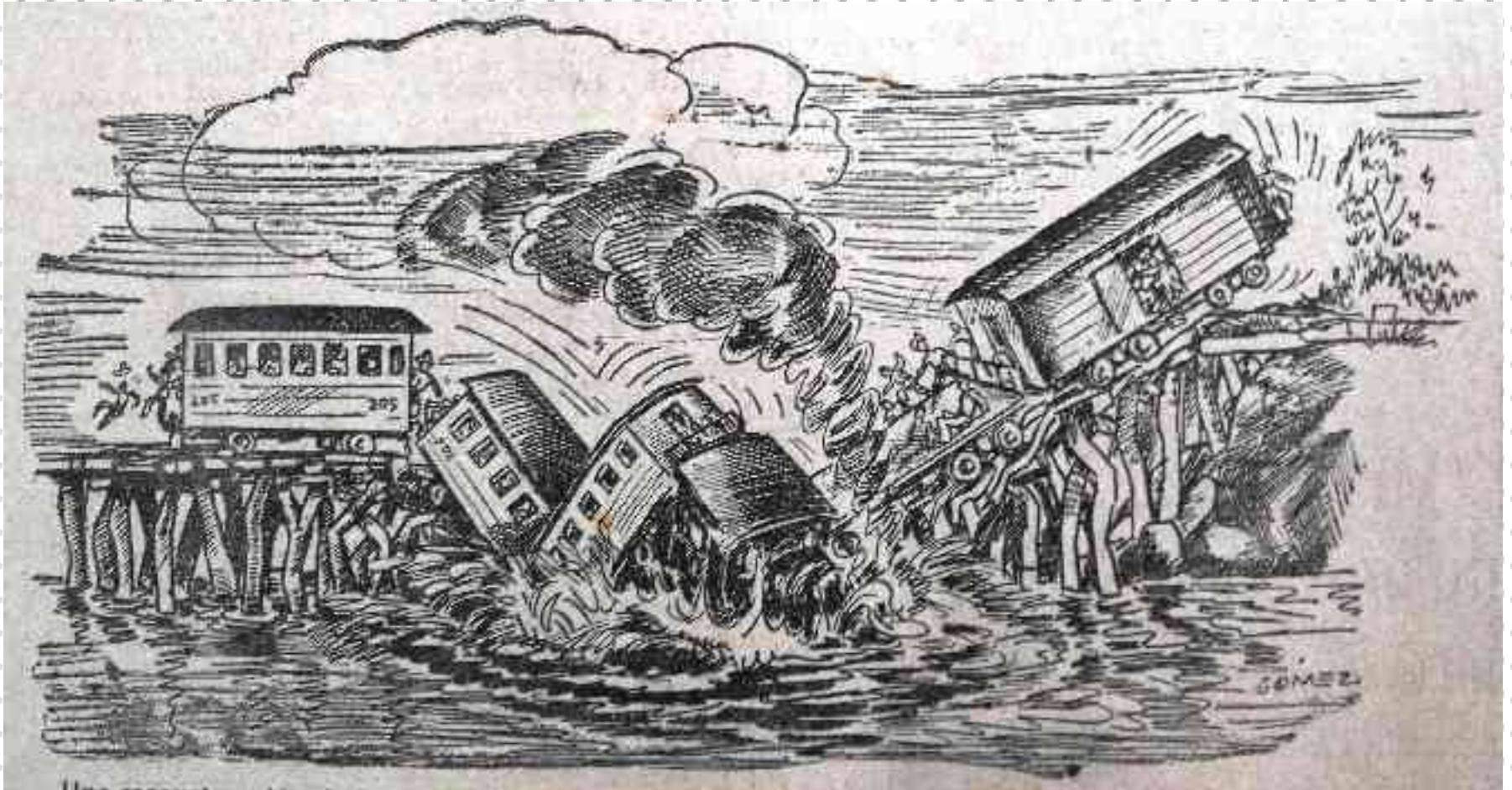
Aquí se aprecia un vagón semi sumergido, otro aún sobre la vía y los curiosos alrededor.

El edificio que se ve a la izquierda es el colegio Vicente Rocafuerte.

La locomotora estaba totalmente sumergida en el estero.



El caricaturista de El Universo realizó un dibujo muy acertado del accidente, mostrando la locomotora en el centro del convoy.



Luego de ese accidente el tren ya no cruzaría el estero sino que se quedaría en la Ciudadela Ferroviaria.

Pero una vez superado el incidente, las actividades continuaron.

Vemos un autoferro en la estación de La Libertad, en 1942.



El autoferro a punto de salir desde La Libertad a Guayaquil.
Aquí se aprecia un mejor lastrado, tal vez debido a la sequía, que no
erosionaba el material.



Durante la segunda guerra mundial, a partir de 1942, los marineros y soldados estadounidenses viajaban en el tren de Salinas a Guayaquil cuando tenían días libres.



Durante los años 1940 el servicio continuó, aunque los equipos se fueron deteriorando cada vez más por falta de mantenimiento adecuado.

El personal trabajaba con desgano, pues se percibía un ambiente de abandono por parte del Estado, dueño del ferrocarril.

Luego de 9 años, el 22 de junio de 1950, se dio otro accidente que fue el golpe de gracia para el ferrocarril a la costa...

EL UNIVERSO

Muchos Muertos y Heridos Dejó Ayer el Choque de un Autocarril y Una Máquina Del Ferrocarril a la Costa

En el K. 7 de la Vía Correspondiente, Produciéndose Una Explosión de Gasolina en el Vehículo Citado en Primer Lugar, Que Pronto Envolvió en Llamas a sus Numerosos Pasajeros, Determinando un Estado d' Confusión Entre Los Muertos se Encuentran Muchos Carbonizados y Mutilados y Entre Los Sobrevivientes, Algunos que Además d' Heridas Han Sufrido Quemaduras.

Los Bomberos Acudió a Combatir Las Llamas y Cooperó Después Con la Ambulancia de la Cruz Roja en la Conducción de Los Accidentados a Est...

FOR SALE, SUBJECT TO PRIOR SALE
ELECTRIC POWER PLANT
MACHINERY AND EQUIPMENT

VILLA

SALON "EL PUELO"

85

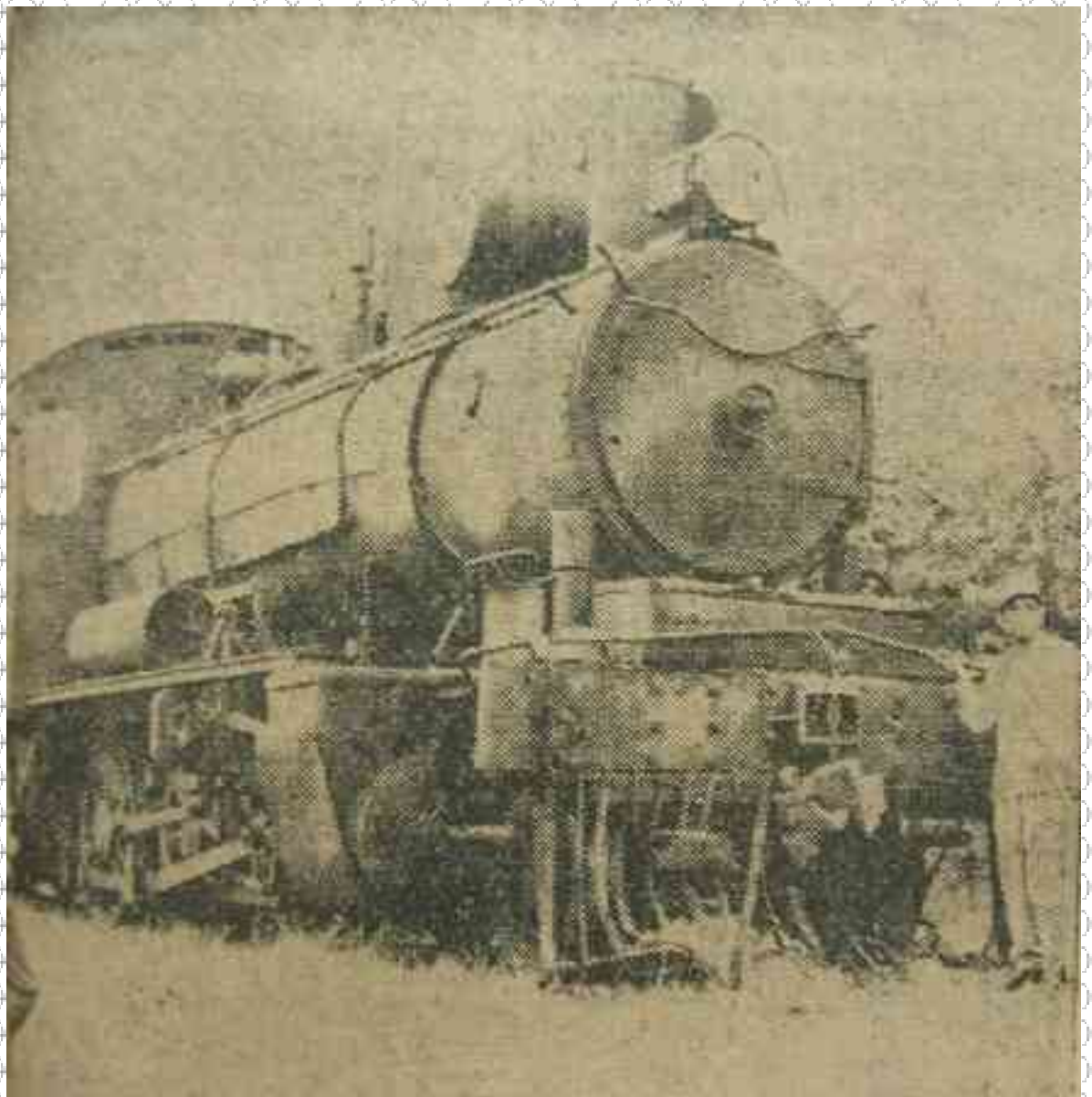
La causa del accidente se pudo determinar inmediatamente.

hermano. —
MOTORISTA DEL CARRIL No. 26 TENIA ORDEN DE ENTRAR AL DESVIO, Y NO LO HIZO

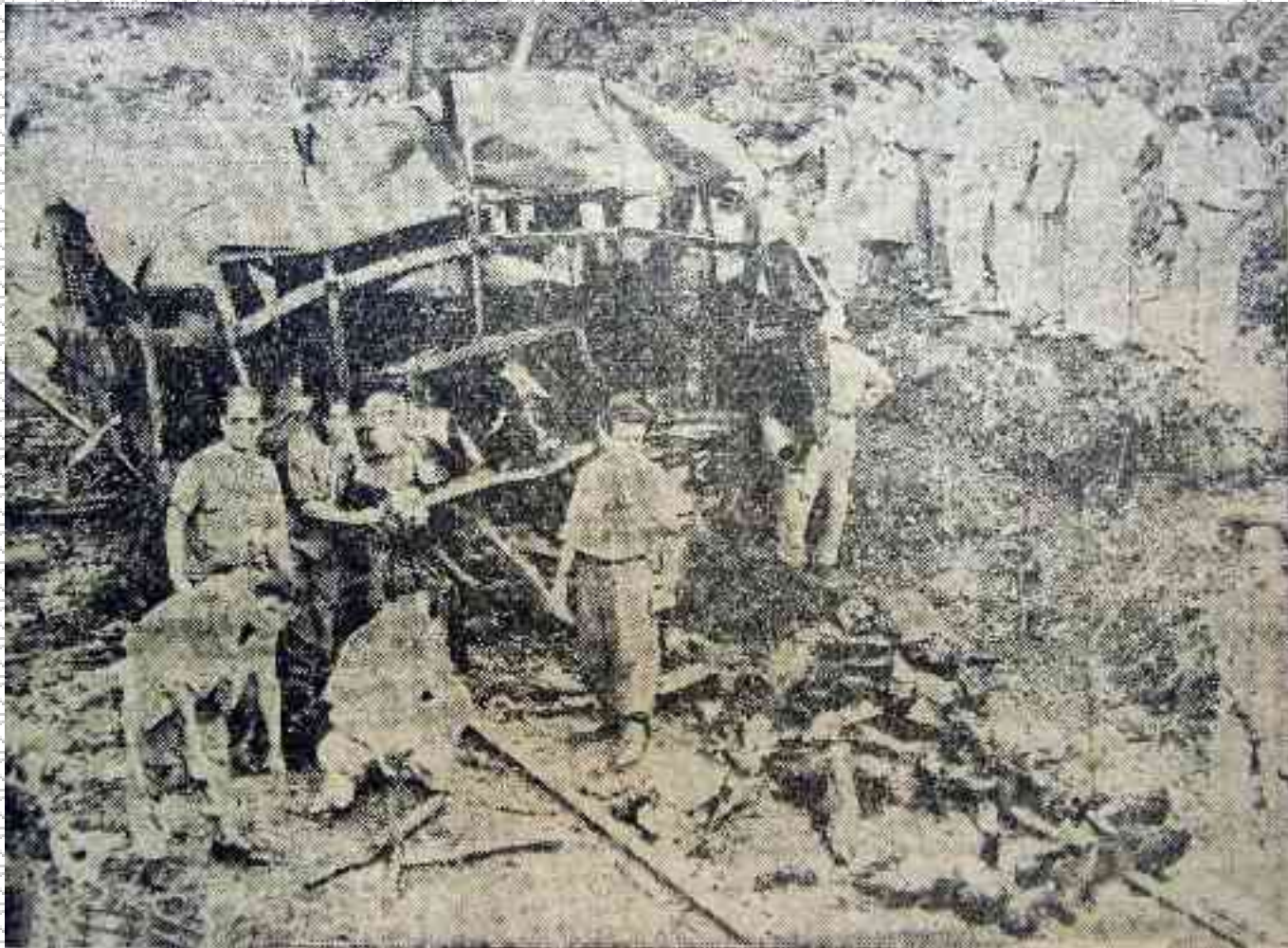
Según informes oficiales que se nos suministró, el motorista del carril destrozado, Colón Valdez Martínez, había recibido la orden No. 6, antes de salir de la Estación de Guayaquil, de detenerse en el kilómetro 5, en las cercanías de San Eduardo y entrar al cruce que existe ahí, a fin de dar paso a la máquina que venía des de Salinas.

Por lo tanto, al producirse el fatal choque Valdez sabía perfectamente que debía entrar al desvio; y como no lo hiciera, la culpa de semejante desgracia la tuvo él exclusivamente. —

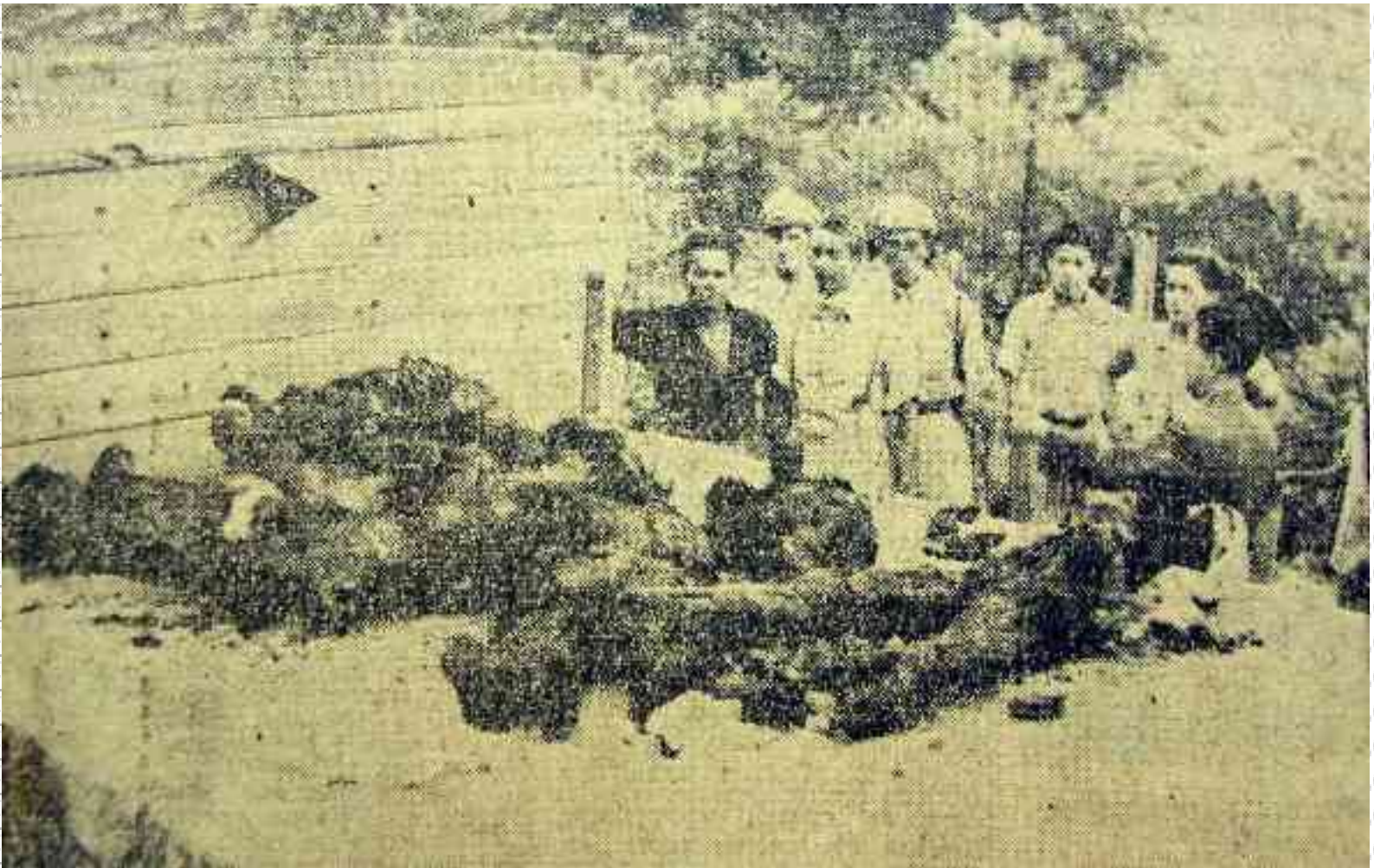
La pesada
locomotora
Henschel & Sohn,
solamente sufrió
avería en la reja
protectora del
frente.



Pero el ligero autoferro, con motor a gasolina, explotó con el impacto, carbonizando a muchos de sus ocupantes, que no tuvieron tiempo de escapar. El choque ocurrió a en el Km. 7, en una zona de curva cerrada, por lo que ninguno de los maquinistas tuvo tiempo para reaccionar.



Fue un episodio dantesco, como podemos ver por los cuerpos carbonizados que fueron retirados del autoferro destruido.



Ese terrible accidente, sumado al hecho de que el carretero hasta Salinas y Playas ya era estable, acabó con la credibilidad del ferrocarril a la costa.

A pocos días, el 28 de junio, el Estado despedía a muchos de los trabajadores del ferrocarril, una señal clara de su fin.



Casi sin movimiento y en un franco deterioro de todos los equipos y vías, era cuestión de tiempo para que se acabara con el ferrocarril.

Así, el 28 de octubre de 1953 se resolvió suspender el servicio.

Pero un grupo de prestantes guayacenses se resistían a que desapareciera el ferrocarril y por ello solicitaron que pasara a manos de la recientemente creada “Junta de mejoras y obras públicas de la península de Santa Elena”.

El Gobierno accedió, pero ya era muy tarde y la misma Junta resolvió liquidarlo.

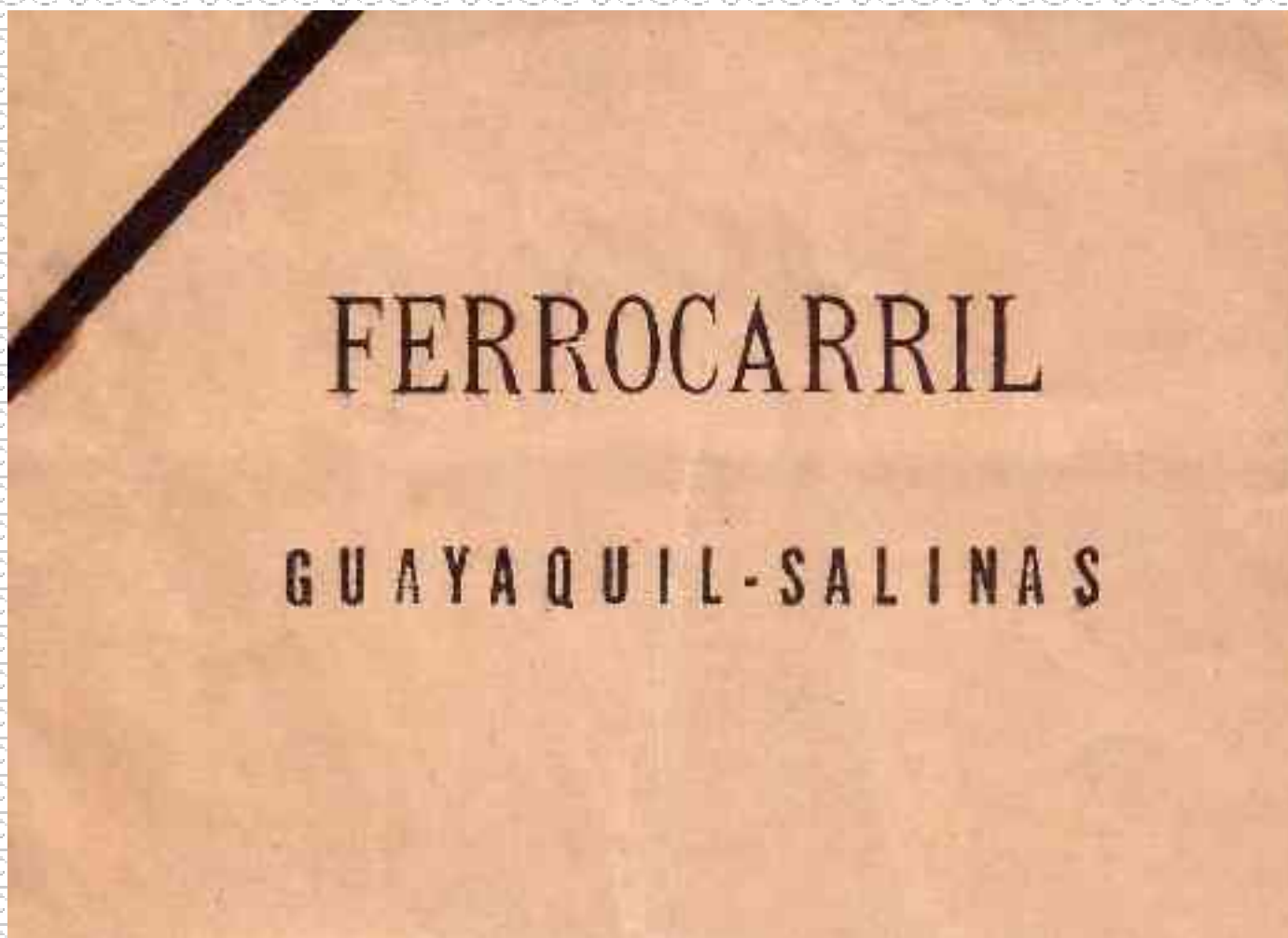
Así, el 23 de abril de 1954 se oficializó el fin del Ferrocarril a la Costa.

Sus equipos fueron vendidos unos y entregados otros a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El producto de su liquidación se aplicó a la carretera Santa Elena – Manglaralto.

¡El automóvil había triunfado sobre el ferrocarril en el Ecuador!

Una tarjeta de pésame del Ferrocarril sirve como adecuado epílogo a un esfuerzo que nació fallido porque no se tomó en cuenta los efectos que tendría sobre la transportación el advenimiento del automóvil.



Post Scriptum

¿Qué ha quedado
del ferrocarril?

Lo único que queda del Ferrocarril Guayaquil - Salinas es la estación terminal de Salinas, una joya arquitectónica e histórica que hasta ahora no ha sido apreciada. En los años 1960 fue convertida en escuela.



Hasta cierto punto, apropiadamente se la denominó “Eloy Alfaro”, quien fuera propulsor del ferrocarril.

La parte posterior era patio de juegos para los alumnos.



En el presente, el 2008, es local del Club de Leones.
Pero, inesperadamente, le queda un vestigio de su original propósito...



La ventanilla de venta de boletos para el tren...



Y así concluye esta presentación
que les ha mostrado una parte del
material recopilado sobre la
historia del
Ferrocarril a la Costa.

Bibliografía:

- Revista “Guayaquil Gráfico”.
- Revista “Ariel”.
- Diario “El Universo”.
- Diario “El Telégrafo”.
- Archivo particular del Dr. Julio Burbano Aguirre.
- Archivo particular del Sr. Godofredo Rodríguez.
- Actas Municipales de Guayaquil.
- Archivo particular del Autor.
- Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal de Guayaquil.
- Archivo Histórico del Guayas.