

Estación Piedras

# PIÑAS *en la historia ferrocarrilera*

Rodrigo Murillo Carrión





# Piñas

Gobierno Autónomo  
Descentralizado Municipal  
2009 - 2014



## Orquídea de los Andes



Piñas, Noviembre de 2011

**Fotos actuales:**

Byron ●choa

**Impreso en:**

IMPSSUR, Imprenta y Suministros del Sur - Machala

# PRESENTACIÓN



***El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Piñas en homenaje a los 71 años de cantonización pone a disposición de la ciudadanía una investigación de la historia ferroviaria, la descripción de sus estaciones y de las normas que regían al servicio, interpretando los contenidos que acumularon cerca de 40 años de actividad.***

***La obra es del reconocido escritor y antropólogo orense Rodrigo Murillo Carrión quien con autoridad intelectual y con suficiente argumentación señala que la estación terminal del ferrocarril de Piedras fue un pulmón de la producción, las espaldas que llevaban la riqueza para el bienestar de los pueblos oreños y su trascendencia fue impostergable en el desarrollo que alcanzaron nuestras generaciones.***

***Creemos que en la recuperación de los valores que nos dieron identidad, la estación de Piedras, las estaciones del ferrocarril, la plaza de Piñas con sus arrieros y mercaderes, siguen aportando los mensajes y las fortalezas que sirven para impulsar la marcha en los propósitos de seguir unidos construyendo el nuevo Piñas-ecoturístico que aspiramos todos.***

Joseph Cueva González  
ALCALDE DEL GADM-PIÑAS

*Caninemos  
firmes por el  
cambio*



## Prólogo

La historia es una matemática básica: la suma de hechos y nosotros somos sus resultados. Nada ni nadie existe que no fuere el producto de una operación; todos partimos de cero y crecemos según la voluntad de hacerlo, según la capacidad de multiplicar y de conservar las cifras. Recorriendo diversos caminos y procedimientos abordamos las posibilidades del infinito y configuramos una historia particular. La trascendencia de vida llega al penetrar los campos áridos del pensamiento; desafiando el cálculo de lo infinito, de lo minúsculo y lo imperceptible; explorando el límite entre la nada y la materia; encontrando salidas en el laberinto de la palabra. Para alcanzar y encontrar las fuentes del saber y de la sabiduría el camino está escrito y hay que aprender a leer. No se puede rechazar ni olvidar la historia, anular la experiencia en la forma como lo proclama el mercado: en su insensatez de querer pensar por los demás niega toda lógica matemática –que es inexcusable–, abominando del pasado, restando fuerza a los soportes de la humanidad entera; porque toda la historia es una construcción y de sus categorías científicas aprendemos para seguir levantándola.

Si los caminos de arrieros y los tendidos del ferrocarril fueron tan importantes y decisivos en el pasado, para encontrar el futuro; ahora que llegamos a ese tiempo y proyectamos otro futuro, cada vez menos predecible, resurge la pregunta de cuál será el vehículo que nos transporte. Si tuviésemos para escoger los medios, no por ello deberemos olvidar las enseñanzas y estrategias del tren, las que tuvo a la hora de instalarse, como en los itinerarios del servicio; a lo mejor hará falta recuperar el sosiego que brindó a sus pasajeros y la seguridad de las mercancías. En la recuperación del tiempo acelerado se hace indispensable volver la mirada a través de una ventana y contemplar los obsequios que nuestra mente ocupada rechaza a la naturaleza. En un diario de viaje se deberían

anotar los progresos y las involuciones de pueblos urgidos por la migración; pero más que nada se vuelve requisito una reactivación de las normas y tradiciones que germinaron con la temperatura de una caldera, en el compás de un tren que puntualmente llegaba a la estación de Piedras.

En todo el mundo la senda de los ferrocarriles ha marcado una historia paralela y en doble sentido: iniciada con la fuerza de la razón, la inspiración de las esperanzas y las razones del corazón; concluida en el agotamiento, con sudor, con muecas de triunfo. Fue escrita desde el sacrificio, el despojo, la muerte y la desolación: una epopeya que finalmente y pese a toda forma de oprobio, culminó con el sonido triunfal de una máquina llegando a su destino, para impulsar el tiempo. Una línea férrea no es otro más de tantos caminos anónimos; culmina marcando el derrotero de los pueblos, de naciones enteras; reúne el compendio de sus fracasos y triunfos, de agonías y resurrecciones; es el soporte material de las identidades: las crónicas que la historia jamás olvida.

La literatura y las artes recurren con frecuencia al tema, cubriéndolo de halos legendarios. El transiberiano inaugurado en 1904 es la prueba épica mayúscula, años enteros construyendo en el hielo una línea que toma seis días en recorrerla, atravesando diferentes usos horarios. En la India se utilizaron ladrillos prehistóricos descubiertos en las excavaciones y se mostró el ingenio para superar alturas infranqueables con el mismo sistema aplicado en la Nariz del Diablo de Alausí. En otros meridianos se filtraron los bandoleros y las damas hermosas. La construcción del ferrocarril en el estado de Paraná, desde Paranagua hasta Curitiba, fue un reto de la ingeniería brasileña: vencer la cadena montañosa de Serra do Mar en condiciones precarias. Después de su inauguración, en 1884 Marc Ferrez publicó una colección de

fotografías que fue presentado al Emperador Pedro II. En las fotos se observa con nitidez que las estaciones brasileñas no diferían para nada de las que se construyeron en nuestro país, en una de ellas su parecido con la estación de Piedras es evidente. Para demostrar las afinidades que aloran cuando las circunstancias se comparten, por más alejados que sean los escenarios. ¿Manifestaciones de pobreza, austeridad, acaso de toda la riqueza posible? Siempre las estaciones serán una evidencia de la intensidad y disciplina con que se vivieron los movimientos, algo más que viajes.

Siempre los giros del tren fueron espontáneos y expresaban lo que el medio y las circunstancias políticas dictaminaban; quizás los sigan siendo en un escenario diferente, acelerado por el vértigo de la sobremodernidad. El tramo Minas-Rio, en el mismo Brasil, pertenecía a los británicos, articulaba las zonas productoras de café desde Cruzeiro a Minas Gerais y tuvo un papel importante en la apertura de nuevas regiones cafetaleras en el sur de Brasil. Derrocada la monarquía en 1889, el ferrocarril enfrentó dificultades financieras y en 1901 pasó a manos del gobierno federal. Hay tantas narraciones y tantos episodios de verdaderas odiseas para complementar las razones de hacer un libro de memorias. Las paralelas de una línea férrea soportan el peso de las historias locales, los vagones cargan los momentos y transportan a los personajes, dan cabida a los escenarios y personajes; de lo que se tiene una deuda impostergable: escribir la historia que protagonizaron y recuerdan nuestro abuelos.

Ya tendremos el momento de hacer el recorrido por la línea de Puerto Bolívar a Piedras y describir cada una de las estaciones, sus accidentes, incidentes y la rutina cotidiana. Si el vandalismo acosó o si la honradez todavía no estaba alterada. Para entender la complejidad que esconde una aparente marcha sencilla, es imprescindible hacer un viaje en reversa, en el tiempo, y conocer los

**contextos y circunstancias** que dieron origen al proyecto. Sólo metiéndonos en los rincones oscuros de la historia nacional se podrán conocer los misterios que envolvieron su arranque y su **parada final**; **enigmas**, dudas, procesos intrincados; eso y mucho más trascendente representa y contiene el ferrocarril; sus luces y sonidos **trepidantes** contienen significados que la ciencia y la filosofía deberán esclarecer.

Piedras pertenece al cantón Piñas desde 1940, año en el que se creara el cantón, antes de esa fatal convulsión que alteró la vida, la historia y la cultura de nuestra Provincia: un pequeño poblado de reducida población, de breve historia; una gran **puerta comercial**, una estación importante y de trascendencia para el resto de los pueblos. Por suerte, por estrategia, por alguna razón, a Piedras le tocó el rol de atender la última estación del tren hasta el último de los viajes. Después del tren volvió al anonimato, al silencio; jamás había crecido en la medida de sus progresos; después del último viaje se redujo a las expresiones mínimas, al punto de la extinción. Por todo lo que significó y por todo lo que puede representar para la restauración de una identidad que no quiere perderse, por todo lo que hizo, Piedras revierte la memoria y la traduce en estas páginas; anhelantes de vida, con aliento para impulsar los destinos que esperan en las nuevas estaciones.

En la historia mínima de un circuito ferroviario estuvieron presentes momentos, hombres y obras de dimensiones colosales, trascendentales, de vital importancia. De la conjunción que hicieran en sus respectivos momentos quedó la impronta; se abrió una puerta para el ingreso de la riqueza y de la fortuna en las dimensiones no materiales de la cultura. El ferrocarril fue la **llave**. Entonces como ahora en Piñas las llaves siguen abriendo **puertas**, siguen abriendo paso a la fortuna.

# Capítulo 1

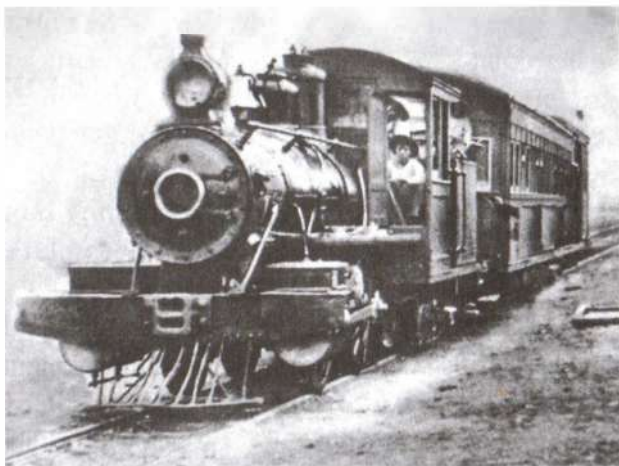
## Historia ferroviaria

### Tiempos agitados

La Restauración estalló en el país, el pueblo quería recomponer la Patria: se agitó un caudaloso movimiento de rechazo a la dictadura del general Ignacio de Veintimilla. Se lo inculpaba de actos dolosos, era un tirano, culpable de haber desperdiciado la oportunidad de sellar las fronteras con el Perú con beneficio para el Ecuador. Los síntomas de la revuelta no tardaron en manifestarse al sur de la Patria, en un territorio todavía sin marca provincial, repartido entre la sierra y la costa: lo que en corto tiempo sería la provincia de El Oro. Fue el primer paso hacia la conquista y la organización de una jurisdicción que siempre estuvo a la cola en todos los acontecimientos y proyectos de las grandes regiones. Un territorio que había entregado sacrificios y riquezas desde siempre: oro a la Corona Española; cacao a las burguesías nacientes; sangre en las luchas de Independencia, en la defensa de la frontera y en la formación de la nacionalidad. Finalmente se ponía en la fila, a la espera de su hora; le llegó el momento inicial de su arranque y despegue a la conquista del bienestar, del porvenir, con el timón en sus manos. Machala y Zaruma se pronunciaron a favor de la Restauración, contra la tiranía, confirmando una vez más la fuerza de la región, tanto como sus aspiraciones democráticas y progresistas.

Nada en la historia y en la ciencia está desconectado de los procesos políticos; de éstos suceden o se truncan los proyectos: así sucedió con el ferrocarril de El Oro. La desobediencia civil se había hecho costumbre en 1882; Veintimilla era un despojo, enemigo de

su propia gente; la guerra civil desató la furia, los combates arreciaron regando sangre en todo el país. Desde El Guabo, hasta Machala, Santa Rosa, Portovelo y Zaruma el eco de la inconformidad se



desplazaba, encendió los ánimos y las fuerzas para la batalla.

Los pueblos maduraban consolidando la producción de riquezas de un país tierno y exigían lo que con justicia se les adeudaba. Después de siglos aportando a los tesoros no se había recibido nada a cambio, en tanto que las necesidades y la población crecían, exigían atenciones, salud, educación; un futuro cierto. Hervía en la sangre un derecho a la madurez, no podía contenerse el vehemente anhelo de autonomía. No tardó en pronunciarse con cierta arbitrariedad –y no por ello menos justificada–; se proclamó una provincia independiente el 29 de diciembre de 1882 con tres cantones fundadores: Zaruma, Santa Rosa y Machala; para empezar a empujar el desarrollo que el anciano régimen negaba.

Los acontecimientos y el desenlace ocurrieron apenas comenzado el año de 1883: el coronel Robinson llegó a Machala con nombramiento de Jefe Civil y Militar en representación del gobierno; su orden era de aplacar la rabia en los pueblos fronterizos. Ya era demasiado conocida su lucha en las batallas contra las tiranías de

Flores y García Moreno. En el bando de los patriotas machaleños, Santiago Murillo, asistido por Baltasar Niemes, Eduardo Ugarte y unos 30 campesinos armados de escopetas organizaron una primera reacción el 4 de febrero. Fueron vencidos y obligados a dispersarse; retrocedieron a El Guabo donde organizaron el contraataque avanzando por la ruta de Pasaje. En esta ciudad suscribieron un acta de apoyo al gobierno provisional que se había formado en Quito. José Manuel Vivar, radicado en Pasaje, dando muestras del ingenio popular construyó unos cañones de chonta para nutrir el “arsenal”; luego de un primer disparo y de amedrentar al enemigo, se destruían (Andrade, Manuel de Jesús, Machala, monografía cantonal, 1923).

En tanto Leandro Serrano, su hijo Manuel y Antonio Coello habían salido de Tumbes, pusieron su contingente y tomaron Santa Rosa el 13 de febrero sin derramamiento de sangre. Con un botín de armas capturado se integraron a la gente de Murillo y formaron un cuerpo de 250 voluntarios. El siguiente objetivo era Machala; su protector Robinson abandonó la plaza antes de ofrecer resistencia y la ciudad fue ocupada sin necesidad de combatir (Villavicencio Augusto, Historia del Ecuador, 1977). En el resto de frentes las cosas eran más recias; hubo combates cerca de Malvas y en Quito murió combatiendo el húngaro Raymundo de Peiger, alto funcionario de la compañía inglesa Zaruma Gold Mining Company.

El 23 de abril de mismo año 1883, por la vía de Hualtaco desembarca una significativa carga de armas y municiones enviada por José María Plácido Caamaño desde el Perú; su destinatario eran las fuerzas rebeldes. Se formó la Segunda División del Sur: haría ilustre su participación y continuaría incidiendo el curso de los acontecimientos posteriores, diez años después. En la batalla decisiva de Guayaquil, librada el 9 de julio (1883) Plácido Caamaño

sería el gran ganador, un temporal ganador. En este ambiente de beligerancia, inestabilidad e incertidumbres cotidianas, los ciudadanos de Machala y de las pequeñas ciudades vecinas se dispusieron a trazar una línea que marcara alguna forma de equilibrio. Desde la fundación de la República ya habían soportado más de medio siglo de inestabilidad, combates y miseria.

Veintimilla es finalmente derrotado el 9 de julio de este año; día en el que huye al Perú. Le sucederá una época que la historia nacional reconocerá con el nombre de “Progresismo”. Fue reunido el Congreso de 1883-84; creada la provincia de El Oro con los cantones que antes habían declarado su anexión: amanecía en el sur del Ecuador, al otro día las autoridades, los productores y el pueblo se pondrían a planificar la gran obra del ferrocarril. Estaban veteranos en la guerra y sabían que el destino tendrían que labrarlo con su puño; se ponían las condiciones para el nacimiento de una identidad.

El doctor Rafael Arízaga fue nombrado Gobernador, en tanto a José Arístides Castro le correspondió la Presidencia Municipal de Machala. Se lograba cierta independencia, mas resultaba difícil evadir las garras de caudillos enclavados en todo lugar y posición. Así es cuando se habla de la historia nacional, desde sus primeros días hasta los que vendrán, porque la asignatura tiene comienzo, episodios diferentes y hasta discrepantes, pero jamás un final.

El 18 de diciembre de 1883 se proclamaron cánticos de victoria y promesas de redención; el gobernador designado, Dr. Rafael Arízaga, don Leandro Serrano y honorables damas de la sociedad cumplieron un acto de formalidad. Apuntalaron una gran cruz de madera en el puerto que bautizaron con el nombre del Libertador, y colocaron la primera durmiente, con una inscripción que registraba

la fecha y los destinos del tren: Machala, El Guabo y Pasaje.

La confianza del pueblo quedaba sellada en este ritual, confirmando la victoria sobre el último tirano; por la seguridad ganada el futuro dependería de sus propios actores, con libreto original. El camino se abrió con rieles, durmientes y ferroviarios. El plan de los compatriotas orenses era financiar la obra con tributos a la exportación de cacao, teniendo la certeza de una tierra de inagotable riqueza y de gente trabajadora. La iniciativa aglutinaba a un conjunto de pueblos diversos; trazaba la convergencia de la que saldría fortalecida la identidad del pueblo orense. El 23 de abril de 1884 se formaliza la creación de la Provincia de El Oro mediante Decreto Legislativo.

Pero no comenzaba el viaje y ya era incierto su destino; sería la primera vez en que una máquina transportando hombres, mujeres y equipajes, dejase atrás los viejos caminos, las carretas y acémilas, para entrar de frente y aceleradamente a la modernidad que abría sus puertas. Así ocurriría en efecto, porque el ferrocarril implicaba una serie de cambios en la pausada vida de un pueblo y de gente que sentía la proximidad de una época distinta. Se hacía necesario adecuar el pensamiento y las costumbres para entrar y aprovechar a las venturas de un mundo más amplio; manteniendo la visión enfocada al pasado y al porvenir, en línea recta. El cambio de siglo se haría evidente con el ritmo de la máquina, desenvolviendo transgresiones con altisonantes fases y voces de irreverencia. Fue una revolución en la Revolución.

La vieja y conocida trampa del centralismo ahogaba toda aspiración periférica de libre crecimiento; muy pronto empezaría a poner trabas al proyecto del tren. Y el sueño se quedó adormecido por largo tiempo, envuelto en las complicaciones de una burocracia y una

legislación inexpertas: prórrogas, derogaciones, tareas y obligaciones suspendidas; subterráneamente reptaban intereses mezquinos. El tren debió esperar, mucho tiempo después de pronunciada la formación de la provincia de El Oro. Aunque ella estuviera en capacidad de financiar sus planes todavía no se le había fijado la hora de partida; de su arranque al encuentro con las novedades que traería la vía férrea.

Pero faltaba de vivirse el episodio fundamental de la historia: la Revolución Alfarista. Hasta tanto, seguiría disponible la vía del mar que conectaba “Guayaquil, Morro, Posorja, Balao, Bajo-Alto, Payana, Santa Rosa...”. El transporte marítimo lo ofrecía la “Empresa de Vapores Fluviales”, magnífico servicio que luego se llamó “Empresa de Vapores Indaburu”, en honor al abuelo materno del ex presidente Clemente Yerovi Indaburu. Los buques Quito, Chimborazo, Bolívar, Pichincha y el inolvidable Olmedo hacían los recorridos desde la provincia de Los Ríos hasta las costas del Sur, atracaban en Hualtaco y los puertos del norte peruano (Manuel de Guzmán Polanco). Aquel memorable vapor Olmedo llegaba a Puerto Pilo, dejaba la carga y los pasajeros que finalmente llegaban al centro de la urbe en carretones tirados por mulas o asnos.

El año 1886, con el auspicio de don José Madero Díaz se abrió el colegio 9 de Octubre; dos años después se tenía listo el extenso plano de la vía férrea entre Machala, Yunguilla y Cuenca; otro hasta el muelle en Puerto Pilo; a continuación uno más y otro para vagones tirados por acémilas: quimeras que alimentaban el entusiasmo colectivo. El progreso de Machala era notorio gracias al impulso que le daban sus habitantes. El resto de la Provincia no se quedaba atrás.

La coyuntura estaba a favor de la nueva provincia; se vivía el momento de mayor expansión agro-exportadora; eran los años

de 1890 a 1910, pero la bonanza podía despertar la codicia en el otro lado de la frontera. Una vez ganada la batalla con la gufa del Viejo Alfaro, la espera terminó y la estampida del ferrocarril no la detendría nadie. Esta parte de la historia es demasiado conocida: la decisiva participación de los oreenses y sus oficiales al capturar el cargamento de armas en las pampas de Pilo. Desde allí El Oro puede considerarse provincia “liberal”; ferrocarrilera, de identidad que emergió pegada a los rieles y estaciones de pueblos diversos. Todo el circuito comercial se articuló a este medio, ningún pueblo por más apartado que estuviese, quedó al margen de sus beneficios: quedaron sujetos a las normas que imponía la máquina en su paso sincronizado.

Después del 9 de mayo de 1895 la afiliación liberal de El Oro sería irreversible, estaría relacionada tanto a las ventajas como a las calamidades de la Revolución. Habiendo tenido más de un patriota en filas alfaristas (Gral. Serrano, Gral. Ugarte, oficiales, guerrilleros y tropa) la compenetración oreense llegaría hasta el último día en los confines de la Patria. En el Congreso de 1898 se ofrecieron 300 millones de francos por el Archipiélago de las Galápagos; propuesta que fue rechazada tajantemente por Alfaro, aunque no dejaría de convertirse en motivo de maledicencias. En 1901 Alfaro entrega el poder a Leonidas Plaza, un liberal moderado; a este le sucede Lizardo García en 1905; ambos enemigos políticos del Viejo Luchador. A los pocos meses de asumido el mandato Lizardo García es derrocado por Alfaro que retoma el timón del País y los mandos del ferrocarril.

En 1910 las tropas peruanas se ubican amenazantes en la frontera con Ecuador. En esta ocasión la respuesta fue inmediata: 40 mil soldados veteranos, experimentados en la guerra, fueron puestos a órdenes del caudillo Alfaro. Otros 20 mil voluntarios esperaban el

llamado. Para este año ya el tren se hallaba concluido y la movilización de los soldados fue eficiente. Alfaro llegó a Puerto Bolívar y marchó al frente de sus tropas hasta la frontera; fue una “Avanzada” victoriosa, incruenta para fortuna de los dos pueblos. Los países “garantes” impidieron el enfrentamiento; en esta ocasión no correría sangre; la marcha del ferrocarril no atravesaría la cuerda floja y seguiría avanzando. Distinta sería la suerte 30 años después.

## El proyecto

García Moreno despierta el sueño de un tren ecuatoriano, y siendo como era, un apasionado del trabajo, vehemente, incansable, honesto, comienza a ejecutar las obras. Se construyen los primeros terraplenes y en 1860 se ponen las durmientes en el arranque del camino; quedaría iniciada la magna ruta. No le alcanzó el tiempo, pero hacia el año de 1874 estaba dado un gran paso y el ferrocarril avanzó desde Yaguachi a Milagro. Hasta ese momento y ese lugar habían pasado 14 años de recurrentes penurias. Los gobiernos sucesivos, pese a cualquier desacierto seguirían entusiasmados en el proyecto. Antonio Flores Jijón procura establecer condiciones internacionales de confianza, capaces de atraer inversión extranjera. Establece acuerdos con los tenedores de la “deuda inglesa” (que de 7 había pasado a 15 millones de pesos), de manera que acreditaran la



solvencia del País. Los Gobiernos de Borrero, Veintimilla y Caamaño lograron extender la trocha de Durán a Chimbo, para una vía angosta: 36 pulgadas de ancho. Desde este punto continuaría por Sibambe, siguiendo lo que parecía el sendero más fácil para escalar la cordillera. Medio siglo demoraría la entrada del ferrocarril a Quito.

Desde su primer mandato Eloy Alfaro hizo del ferrocarril la prioridad, el proyecto urgente, impostergable y volcó sus esfuerzos en el financiamiento. El primer paso consistió en renegociar aquella sombra que era la deuda inglesa, contraída en la Época de la Independencia. Con bonos del Estado, garantizados por las utilidades aduaneras, el Ecuador se comprometía a cancelar la totalidad de la deuda, con lo que “recuperaba” el crédito. En 1897 concesiona la obra a la “Guayaquil and Quito Railway Company”, empresa domiciliada en Estados Unidos y manejada por Harcher Herman. Su rol ejecutivo al frente de la obra resultaría controvertido desde el inicio; las difíciles decisiones que le tocarían asumir habrían de afectar otras esferas. Un gobierno liberal radical trazaría la vía y sus accesos atravesando un campo de haciendas y latifundios, de abismos y fallas, contratando capitales extranjeros: “un sacrilegio” para los intereses conservadores. En verdad, un reto gigantesco era asumido con la convergencia tanto de fuerzas y capitales como de obstáculos y negativas. A las dificultades “naturales” se sumaron desembolsos no previstos, de manera que no todo el panorama se hallaría despejado; todo lo contrario, fue un Vía Crucis. El principal obstáculo sería la resistencia de los conservadores y latifundistas serranos que argumentaban razones ideológicas (políticas) y materiales (el peligro de perder la mano de obra indígena). En conclusión, el Estado contrató el ferrocarril con la empresa privada, comprometiéndose a su pago en los plazos señalados. No obstante, durante la ejecución de la obra le correspondió asumir alguna parte del financiamiento -con las contribuciones de la ciudadanía- y el gran peso de las responsabilidades. La naturaleza y los enemigos políticos se ocuparían de frenar el avance de la línea férrea.

Para (re)comenzar la obra fueron aprovechados los trabajos de trocha realizados en las administraciones precedentes; ese tramo “angosto” que llegaba al puente de Chimbo, al pie de la Cordillera Occidental. Una vez recuperado se amplió para una vía de 42 pulgadas. Aunque la historia no quiera reconocerlo, hay una gratitud pendiente con García Moreno, el austero guayaquileño: la inspiración de la obra y parte de su financia-

miento. La longitud total de la vía (Durán-Quito), cuando estuvo terminada, era de 288 millas; el recorrido empezaba en Durán, hacia donde los pasajeros de Guayaquil llegaban en embarcaciones de la propia empresa. A continuación atravesaba la amplia sabana de Yaguachi y en General Elizalde (Bucay) empezaba a subir la cordillera; continuando por las riberas del río Chanchan, donde se hacían evidentes el ingenio y la audacia para superar las dificultades del terreno. Las primeras locomotoras, fabricadas en la “Baldwin Locomotive Works”, con 85 toneladas de peso, resultaban insuficientes para empujar más de 5 carros a la vez. Con todo, el viaje seguía deslumbrando por la belleza de sus paisajes, la habilidad de los conductores y el genio de los constructores. Después de Huigra había una falla geológica que siempre estaba derrumbándose; seguía el paso en zigzag de la “Nariz del Diablo”, cálculo y diseño del Ing. John Harman, hermano del gerente; su costo fue de un millón de sucres. Muchas vidas se perdieron en la construcción de un paso que hasta ahora se considera una obra maestra de ingeniería; en ella el tren avanzando y retrocediendo alcanza la altura de Alausí, ciudad a la que finalmente arribó en septiembre de 1902.

Tras coronar la cuesta seguían las estaciones en el desierto de Palmira; los apretados andenes de Guamote, repletos de indios, y la ciudad de Riobamba, a la que llegó en julio de 1905. Salía nuevamente la máquina con dirección a Am-



*Nariz del Diablo*

bato, atravesando el inestable paso de la quebrada llamada Oreja del Diablo, (para no perder la metáfora del miedo).

Un año demoró la llegada hasta la tierra de Montalvo. Entonces asomaba el punto de Urbina, a 3609 metros sobre el nivel del mar, el más elevado de todos. Antes de su arremetida final pasaba por Latacunga y Machachi. Pero en Tambillo se presentó un tramo que con el paso de la máquina se hundía: una serie de grietas subterráneas formadas por corrientes de agua eran la causa. Un desembolso extra fue preciso cuando se pensaba que ya todo estaba por concluirse: el Gobierno hizo un préstamo de 400 mil sucres más a la compañía. De allí ya no habría más contratiempos; el 17 de junio de 1908, en el barrio de Chimbacalle, América Alfaro, hija del Presidente, coloca el último clavo, de oro, ante el delirio de los quiteños. El 25 de junio (día del cumpleaños de Eloy Alfaro) de 1908 el “ferrocarril más difícil del mundo” llega a Quito en su viaje inaugural. Fue recibido con arcos de palmas, laurel y flores, tañido de campanas, banquetes, danzas y festivales populares que duraron cuatro días. El conocido historiador O. E. Reyes escribió un comentario por demás elocuente: “Sorprende que tanta dificultad, ya de orden político, ya de la naturaleza, haya podido ser vencida o superada” (Reyes, Breve historia del Ecuador).

Fue grande la algarabía del pueblo quiteño y de todos aquellos por donde hizo su paso alentador. Atrás quedaría pendiente el pago de una cuantiosa deuda, a la que se debía sumar el costo de las operaciones, también elevado. En realidad los ingresos no alcanzaban para cubrir los gastos de mantenimiento, con un precio del carbón sumamente alto. Los primeros años fueron de “pérdidas” fiscales y de ajustes: honrar el pago de dividendos e intereses exigió la emisión de bonos del ferrocarril. Para garantizar los desembolsos en Inglaterra funcionaba un Comité de Tenedores de Bonos, como se explicará más adelante. Una cosa era el servicio y la inyección de energía a la endeble economía nacional; otra era su costo. Con estas lecciones deberían asumirse las líneas que se pusieran en el resto del país, contagiado del entusiasmo.

Existe una carta con puño y letra de don Eloy Alfaro, escrita el 28 octubre de 1911, en la penumbra de su vida. En ella hace un largo recuento de los avatares, sinsabores y traiciones que afectaran la evolución de la obra. De igual manera revela conspiraciones y conspiradores, así como transparenta los hechos, las negociaciones y sus actores. Uno de los personajes más destacados, brillantes, fundamentales, sería Archer Harman, de cuya estimación podemos tener idea con las palabras del propio Alfaro dedicadas a su memoria: “Me ha sorprendido dolorosamente la noticia de la muerte de don Archer Harman de la manera trágica que dicen ha sucedido. Yo la deploro en el alma porque sin la honradez, inteligencia y actividad de ese amigo, los cargos espantosos lanzados por los enemigos del Partido Liberal, con ocasión del ferrocarril, habrían quedado aparentemente justificados.

“Todavía recuerdo con indignación que el congreso de 1898 levantó la bandera de la insurrección contra el contrato ferrocarrilero, calificándolo de pretexto para saquear la Nación, sin perjuicio de calificarme de traidor a la Patria, porque de esa manera iba a entregar el País a los Yanquis, aseguraban, y sobre todo, que con su anulación se salvaba la santa religión de nuestros mayores... Estoy seguro que, cuando los habitantes del Ecuador se convenzan del honrado proceder observado por don Archer Harman, en la obra del ferrocarril, como homenaje en gratitud le elevarán una hermosa estatua en una de las cumbres de los Andes, en la vía férrea, que eternice a la vista del viajero, los esfuerzos de un hombre digno de ese recuerdo y del pueblo agradecido que la erigiera”. Archer Harman estuvo presente en la inauguración de su obra fabulosa, recibiendo demostraciones de afecto que le hicieron olvidar las gratuitas ofensas de los enemigos públicos. A poco tiempo falleció y fue enterrado en su país.

Con esas ilustraciones las líneas del ferrocarril empezaron a tejerse a lo largo y ancho del Ecuador. En Manabí una empresa británica instaló la vía de Manta a Portoviejo, pasando por Santa Ana: un tren de línea

angosta sobre la llanura, sin mayores dificultades para atravesar los fructíferos campos de tagua y café. La siguiente vía partía de Bahía de Caráquez a Chone; inaugurada en 1912 era mucho más extensa que la anterior, con proyecciones para conectarse a la capital de la República. En septiembre de 1915 se inició la construcción de la vía Sibambe – Cuenca, un tendido que avanzó con lentitud: en 1930 llegó a la estación de El Tambo y solamente después de 30 años, en agosto de 1945 alcanzó la ciudad de Azogues. Al completar medio siglo de espera, el 6 de marzo de 1965, se inaugura oficialmente el ferrocarril Sibambe - Cuenca. Se multiplicaron los planos y cálculos, las rutas: a Santa Elera y Salinas inaugurada en 1836; Quito – Ibarra, terminada en 1929 y su prolongación a San Lorenzo concluida casi 30 años después, en 1957. Quizás el más caro proyecto era el imaginado al Amazonas, comenzando en Puerto Bolívar con destino a un puerto en el río Santiago. Hubo otros proyectos no menos ambiciosos y utópicos: el Ambato Curaray; el ferrocarril Quito, Esmeraldas, Canal de Panamá. Los proyectos y las inspiraciones serían totalmente plausibles; la realidad sería demasiado austera.

Para la suerte del país, sobre todo de la provincia de El Oro, hacia finales del siglo XIX y comienzos del XX las exportaciones de cacao generaban ingresos millonarios, una riqueza nunca antes vista; en tanto la minas de Portovelo y Zaruma producían oro como para “cortar a cincel”: por fin se pudo tener una fuente “segura” de financiamientos, si la naturaleza y las guerras no conspiraban. Machala, El Guabo y Pasaje eran parte del emporio cacaotero. Nos aproximaremos al proceso de contratación y su evolución de las rutas, partiendo del amplio marco nacional; después haremos el acercamiento a nuestras vías y sus detalles.

En la provincia de El oro se llamó al ingeniero Gastón Thoret, quien había sido contratado para diseñar varios proyectos en el

país, principalmente el ferrocarril. La obra sería financiada con impuestos al cacao y administrados por la Junta de Ferrocarriles de El Oro, con el respaldo del Banco Comercial y Agrícola de Guayaquil. Esa institución privada, de triste recordación, se haría cargo de custodiar el dinero. Pero en cuanto al ferrocarril, era lo más avanzado de la naciente modernidad y el mejor servicio donde se imponía la agilidad y rapidez. Desde los rieles hasta los clavos serían importados, de acero incorruptible al salitre. Luego de un primer gran paso la idea era extender el servicio hacia toda la provincia y finalmente intentar la salida al Atlántico. Sueño que aún no deja de persistir en los herederos de Orellana. El 20 de agosto de 1892 ya estaba contratada la obra, con plazos y detalles, difíciles de cumplir. Recién en febrero de 1896 fueron concluidos los terraplenes de Puerto Bolívar, faltando completamente los trabajos en la ruta a Machala. Sobre tierras inundadas debía afirmarse la vía, con el esfuerzo de cada músculo, entre las plagas del pantano. En mayo de 1897 se concede una prórroga a los constructores. Sería en el nuevo siglo cuando se logre el primer salto al futuro.



El recorrido del ferrocarril se planificó en dos ramales; uno hasta El Guabo con proyección a Tenguel-Balao y Guayaquil. Su incidencia en el desarrollo regional sería vital, pero habría sido mayor si no se hubiese cortado el

servicio a El Guabo, porque a los pocos años de inaugurado se lo

llevó una creciente del Jubones. La primera locomotora, la No. 1, muy pequeña, llamada “Panadera” fue inaugurada de manera oficial el 23 de abril del año 1900, día en el que llegó a Machala con su trajinar jubiloso. Apenas comenzado el siglo las promesas se volverían quimeras y sólo el ferrocarril hizo realidad los sueños; los anhelos daban paso a sus desencantos; la polémica y los apuros fueron superados con buenos deseos y mejor voluntad. Poco a poco se instalarían las líneas en toda la extensión posible e imaginada. Pero el interés mayúsculo era llegar a Portovelo y crear el camino directo para exportar el oro de sus minas a los Estados Unidos, país que era el “dueño” del metal. Después vendrían las estaciones más ambiciosas. Una obra que se tomó varias décadas en levantar representaba los mismo años de impaciente espera, de ansiedad. No faltarían algunos desacuerdos e inconvenientes, las páginas duras de la historia.

El ramal de Puerto Bolívar a Pasaje sería el primero en concluirse dadas las facilidades del terreno y las urgencias de la numerosa población. Fue una vía ancha (de paralela mayor al metro de amplitud); 16 kilómetros hasta El Guabo y un total de 27 a Pasaje. Además y gracias a las valiosas aportaciones materiales y cívicas cumplidas por El Guabo en la corta vida republicana, disponía de una cómoda carretera para conectarse con la capital provincial. Hacia 1907 ya se hallaba funcionado el ramal completo, haciendo dos turnos diarios; pero en ese año sus ingresos fueron de 28.068 sucres, insuficientes para cubrir los costos de operación; aunque más significativo era el movimiento de la producción en toda la región, incluida la provincia de Loja. Tan necesario resultaba el servicio que inclusive podía proveer de agua a la ciudad de Machala, en tanques de acero que llenaba en el Jubones, si las condiciones climáticas lo permitían. (Guía Comercial de 1908).

El ramal del Río Amarillo – Portovelo debió esperar más de una década, con una paciencia infructuosa. El Congreso de 1902 discu-

tió y aprobó la contratación del empresario francés J.E.J. Chambost, como un Archer Harman que se encargaría de proveer la línea férrea desde Puerto Bolívar a Portovelo. Por esto recibiría concesión para explotar las riquísimas vetas que en Minas Nuevas había intervenido con sus socios Maulme, Van Ischot y Muñoz Barrios. Pasaría un lustro y no se hicieron los diseños ni los cálculos; se perdió el tiempo. Un actor poderoso —una empresa capitalista— tendría que pasar al escenario; era el mayor interesado en la obra, para sacar el oro de Portovelo: la minera SADCo, subsidiaria de Vanderbilt.

La empresa norteamericana, de influencias inexcusables en el poder político y de reconocida capacidad técnica y financiera, estuvo comprometida a dejar expedita la carretera Zaruma-Santa Rosa, en lugar de sus imposiciones tributarias. Así lo estipulaba el contrato suscrito en 1910. Pero le resultaría imposible dominar la furia de la naturaleza y cumplir los plazos señalados. Hubo negociaciones encaminadas a afinar los convenios; SADCo obtuvo nuevos plazos; y sin embargo, pudo más la naturaleza que la técnica y el poderoso capital. En estas circunstancias (ya en el año 1923) la empresa ofrece un resarcimiento: entregar 130 km de rieles y accesorios para instalar la vía férrea en la ruta “Puerto Bolívar-Río Amarillo”; su valor fue de un millón de sucres, cantidad exorbitante para la época. La idea era avanzar más lejos: una utopía; pero empezaba a poner los pies en la tierra. Piedras sería la última estación del tren, de un sueño; para asomarse a la construcción del mundo anhelado, de la propia realidad.

Con todos los avatares, necesidades y solidaridades inherentes a un pueblo cristiano la obra continuaba día a día. Fue concluido el tramo a El Guabo y Pasaje, con el triste corolario que hemos anunciado. A continuación se hizo el diseño del segundo tramo; la vía angosta a Santa Rosa y Piedras, apuntando a Portovelo, Loja y quizás más lejos. Vendrían las rectificaciones o las extensiones de la vía, el

reclamo de Arenillas, la indolencia burocrática. El viaje inaugural a Santa Rosa sucedió en 1928. Finalmente, como parte fundamental de las fiestas patronales, el ferrocarril hizo la primera entrada en Arenillas el 3 de octubre de 1930. Las ansias no pudieron contenerse y pasearon la pequeña máquina por las calles, como un soplo de aliento, en un viaje anticipado que describiremos más adelante. Todavía no se construía el puente sobre el río. Es que la obra seguía con fuerza de ariete; para quebrar la selva y superar las pendientes. Un trabajo colosal en cada metro de avance, de todos los peones y técnicos, ya fuere con la fuerza de sus brazos o en la solidaridad de los equipos. La odisea contada por cada trabajador sería un expediente escrito con el sudor de manos curtidas, poderosas.

La parada final en Piedras, estaba esperando turno; y cuando le llegó su hora, el pueblo se convirtió en “epicentro” de un agitado comercio, con un centenar de personas frecuentándolo a diario para tomar el tren; para realizar gestiones personales, dejar encomiendas, hacer transacciones mercantiles, o simplemente para despedir a un ser querido. No había para lujos, pero nadie se privaba de las comidas o un refrigerio, con lo que circulaba el dinero. Al pasar el ferrocarril por las estaciones de su recorrido iba despertándolas y las incorporaba al bienestar, sin quitarles su esencia ni la naturaleza de sus creencias y tradiciones. Más bien hubo la conjunción de dos visiones, de dos mundos que se adaptaban uno al otro. Las fuerzas materiales contenidas en los vagones de un tren impulsaban el desarrollo de valores materiales como de los intangibles, perfeccionaba el rostro de una identidad.

Inaugurada la estación de Piedras seguirían las actividades para extender la vía y finalmente ponerla en dirección a la meta soñada: de Loja al Amazonas. Se abrió la trocha en las faldas de la cordillera, pasó por Saracay, Panupal (así se llamaba entonces), Platanillo y se

detuvo frente al coloso de Los Andes, que a ese nivel se alza en forma de muralla inexpugnable. Ahí quedó el último de los esfuerzos. Recordaremos que en la década de 1970, cuando se hizo la carretera asfaltada de Buenaventura a Platanillo –omitendo una larga secuencia de barrancos y curvas por la selva de Daucay– la obra demoró más años de los previstos, con la expectativa de toda una impaciente región. Volviendo a nuestro asiento en el ferrocarril, no podremos pasar de Piedras

## Las vicisitudes de Eloy Alfaro

Algunos pormenores de las contrataciones y arbitrios dispuestos en la obra, indispensables de conocer para cualquier ciudadano de nuestro tiempo, serán las versiones personales de Eloy Alfaro. La rabiosa oposición conservadora se oponía tenazmente a la ejecución del ferrocarril; se resistía a que un gobierno laico, liberal, después de haberles arrebatado el poder, se hiciera de una victoria cívica, definitiva. No dudó en sembrar la cizaña y desprestigiar a todo lo que involucrara la obra del ferrocarril. Con esto demoraba el inicio de los trabajos ya contratados en 1897; los entorpecía de manera irracional, porque a cada retraso le correspondía el pago de intereses, si no se había producido el retiro de los inversionistas. Afortunadamente las negociaciones estaban puestas en manos de Mr. Harman, quien asumiría su rol en función de empresario privado y terminaría cumpliéndolo como el mejor de los ciudadanos, haciendo del proyecto un asunto emocional. Sus acciones han sido muchas veces malinterpretadas.

Don Eloy Alfaro escribe al respecto: “Cuando regresó el señor Harman a Quito y se encontró con la novedad hostil del Congreso [de 1898, en el que se trató la venta del Archipiélago de Galápagos], me dijo que con la venta de una de las islas de Galápagos, obtendría

más de lo necesario para ser indemnizado por daños y perjuicios, pero que por consideraciones a mí, entraría en arreglos con el Congreso, porque prefería ganar por medio de su trabajo y a la vez siendo útil a mi Gobierno y al País, lo mismo que podía conseguir por medio de un reclamo, y de ese modo retribuía la manera decente como yo lo había tratado; pero que contaba con mi apoyo honrado de siempre cuando la empresa lo necesitara. Habría preferido que Harman hubiera relacionado este punto, porque habría sido más explícito que yo”.

Una vez convenidos los términos de la negociación con el Congreso, volvió don Archer a New York donde el principal accionista se hallaba totalmente desanimado y sintiéndose engañado exigió la devolución de la fuerte cantidad desembolsada. Agentes de la oposición conservadora habían sembrado la incertidumbre en el empresario. Harman no tuvo más remedio que cumplir la demanda, con lo que su empresa casi se desbarata; la solidez de su voluntad y temperamento le quedaban para seguir adelante en el empeño.

A Harman se le había facultado la inscripción de accionistas, puesto que la Nación no contaba con capitales ni créditos para realizar una obra gigantesca. “Solamente tenía en nuestro abono la pureza con que se manejó la negociación, que demostraba la honorabilidad de todos los diputados, amén de la gratificación de tres millones y medio de dólares en Bonos preferidos que fueron rechazados con el decoro debido” (Carta de Eloy Alfaro). Archer Harman fiel a su compromiso había conseguido la participación de una empresa norteamericana; pero cuando su representante llegó a Quito y observó el procedimiento de los congresistas, inmediatamente desistió, rompiendo el convenio suscrito. Harman optó por un cambio de escenario: en Londres contactó a sir James

Sivewright, millonario filántropo inglés, encontrándolo partidario de la inversión. Su apoyo resultó vital, el espaldarazo que se había buscando en medio de los odios internos.

La compañía inglesa puso al frente al ingeniero Davis, con un sueldo de 14.000 dólares anuales (mayor que el percibido por el Presidente del Ecuador). En la exploración que hiciera sobre el terreno se aprovecharon informaciones de los montañeros prácticos y se hizo el trazado por el río Chanchán, por resultar más conveniente, aunque no menos peligroso. En 1899 los trabajos volvieron a iniciarse en Bucay (Elizalde) abriendo la trocha con dirección a Huigra y Alausí. Hubo mucho entusiasmo; pero no bastó para superar las debilidades, el agotamiento físico y las enfermedades. Davis sufrió una insolación grave que lo llevó a la tumba; en su lugar quedó el Mayor John A. Harman, ingeniero y hermano de Archer: hizo una magnífica tarea y en corto tiempo murió víctima de la fiebre (está enterrado en Huigra). Las enfermedades diezaban las cuadrillas de trabajadores nacionales, desnutridos y mal preparados para luchar contra las epidemias; la Compañía se vio precisada a contratar más de cuatro mil peones originarios de Jamaica. El saldo de muertos y enfermos resultó incalculable.

En el aspecto puntual de las complicadas negociaciones la Compañía del Ferrocarril necesitaba que los bonos recibidos por sus trabajos fueran cotizados en la Bolsa de Londres. Para esto era necesario la extinción de la llamada Deuda Inglesa (de la Independencia); lo que se hizo efectivo con las sugerencias de Harman: “al tipo de 35 por ciento, parte al contado y parte en una emisión de Bonos, llamados Bonos Cóndores, moneda de oro ecuatoriana, equivalente a una libra esterlina” (Carta de Eloy Alfaro). De su parte, Harman compró gradualmente una parte de los Bonos de la Deuda Inglesa a un tipo (costo) muy bajo; los que

inmediatamente comenzaron a cotizarse y subir de precio: la suerte le sonreía. Archer Harman en su probidad optó por entenderse directamente con los “Bondholders”; contrató los bonos en el 35 por ciento, con excepción de un paquete con valor de cien mil libras, los que correspondían a Robert Lubbock, socio de la firma (finalmente comprados por Harman al 45%).

“Los Terroristas –agrega en su carta Alfaro- clamaron contra ese arreglo, y más tarde intrigaron y consiguieron se enviara a Londres a don Lizardo García, con el carácter de Comisionado Fiscal, para que pesquisara los fraudes que firmemente creían, a puño cerrado, habían ocurrido, y poder acabar así con mi pobre personalidad política. La operación fue clara y sencilla, que con facilidad pudo el señor Comisionado Fiscal cerciorarse del proceder correcto en todo ese negociado. A los esfuerzos del señor Harman, procurando la mejor cotización en la Bolsa de Londres de los bonos ferrocarrileros, se debió la extinción de la llamada Deuda Inglesa, deuda que después de la consumación de nuestra Independencia, causó muchísimos males al Ecuador”. Nuevamente la oposición derechista argumentaba intentos de penetración inglesa; algo parecido a lo que se había deformado -o desinformada- con el asunto del arriendo de tierras en el Oriente para cancelar la misma deuda. Respecto del arbitraje, Alfaro estuvo representado por el doctor César Borja “con inteligencia y probidad”; lo mismo que hiciera el Ministro plenipotenciario William C. Fox, en nombre del Presidente de los Estados Unidos.

En sus confesiones Eloy Alfaro ilustra el tema de los precios, despejando las sombras que torrencialmente se arrojaban en sus gestiones: “Que me sirvan de base de comparación. El Ferrocarril nuestro se contrató en doce millones 282 mil dólares en Bonos que deben ser pagados gradualmente por el Gobierno. Además,

hay otra emisión de cinco millones 250 mil dólares, que deben ser amortizados con productos del mismo Ferrocarril. Nuestra vía férrea mide 290 millas desde Durán a Quito (288 exactamente). Entiendo que el Ferrocarril del Oaraya, mide 148 millas escabrosas como el nuestro, y que su construcción costó más de cuarenta millones de pesos oro, invertidos paulatinamente en más de 50 años de trabajo”. Para hacer frente a sus enemigos Alfaro tenía el respaldo de dos Ministros de Estado, excepcionales: el doctor José Peralta y don Abelardo Moncayo.

Harman calculaba que el costo final de la obra alcanzaba un total de veinte millones de dólares; es decir con un voluminoso déficit. Saldo negativo que fuera sufrido por las compañías auxiliares proveedoras de materiales y que por la misma razón habrían de declararse en bancarrota. Recapitulando, en palabras de Alfaro: “El Gobierno, ha pagado la suma de 12 millones 282 mil dólares en bonos, que llaman “principales” y que ganan el 6 por ciento de interés y que serán amortizados en el transcurso de 33 años con el uno por ciento anual que tiene asignado para el objeto. Este es el costo neto de la obra para la Nación. Además, debidamente autorizado por el contrato, la compañía constructora ha emitido 5 millones 250 dólares en bonos que ganan el seis por ciento de interés anual y señalado también el uno por ciento de amortización, servicio que debe ser atendido del producto del tráfico del mismo ferrocarril; comprometido a atender con su rendimiento de preferencia, al pago de sus empleados y demás gastos propios. A estos bonos se les da la denominación de privilegiados” (Carta de Alfaro). No se habían empezado a pagar los costos cuando se produjo la amenaza peruana de 1910 y el País se vio obligado a destinar todas las rentas a la defensa nacional. El corolario de esta agresión ya se ha puntualizado en líneas anteriores, con la patriótica defensa de Alfaro y sus veteranos desfilando por la provincia de El Oro.

## Organización y funcionamiento

La Empresa de Ferrocarriles (Quito Guayaquil Railway) fue una de las primeras del tipo capitalista en el país; administrada en un régimen de directrices rígidas, estrictas, forzosas. Las inversiones extranjeras eran tan necesarias que resultaban inapelables; quizás necesarias. Aplicando procedimientos minuciosos no daban lugar a las desventajas, ceder les habría significado la derrota; las pérdidas podían socavar los cimientos del sistema. Eran los inicios del siglo XX y el capitalismo necesitaba fortalecerse; en la empresa del ferrocarril las cosas iban sobre una cuerda floja. Con esa visión y sus argumentaciones lógicas se manejaba el proyecto en las oficinas y en las líneas de acero que se abrían. Eloy Alfaro, su artífice escribió: "Cada campamento era una aldea donde abundaban materiales y elementos de subsistencia, y régimen de sanidad y de moralidad. Prevalecía completo orden y organización magnífica en todo sentido".

No obstante, en cualquier circunstancia, siendo un proyecto de interés general, en la construcción de las obras básicas participaron capitales extranjeros y nacionales, públicos y privados; así como la mano de obra podía ser contratada o voluntaria, especialmente si había la invitación a una minga. Hubo una alianza quizás inusual, apremiada por las urgencias y la defensa contra los grupos que alternativamente se oponían a la obra.

Si fue bueno o malo el régimen no preguntaríamos lo mismo del servicio, cuando estuvo a la orden. Siempre será recordado con bondad y nostalgia por agradecidos usuarios: fue lo mejor que pudo pasar por estas tierras y por la experiencia de su gente.

En lo que se refiere al financiamiento de la empresa y a sus mutaciones administrativas la historia es otro volumen de hechos; ha sido parcialmente contada por el principal de los actores, don Eloy Alfa-

ro. Habiéndose iniciado con capitales extranjeros en la forma como se ha indicado, poco a poco la injerencia del tren se hizo por demás estratégica en la vida nacional. El primer paso fue ponerlo a órdenes de la Junta Autónoma, creada con amplias facultades para su desempeño (de lo que se comunicaban



*Una minga en la construcción de la vía férrea*

los mejores resultados). Le sucedió la administración directa del Ministro de Obras Públicas, es decir la potestad del Estado Ecuatoriano. Era el principal de sus bienes, el más estratégico y costoso, con saldo en rojo.

Casa adentro, la administración y funcionamiento fueron verdaderos aciertos, muestras de organización efectiva y responsabilidad. Nada se dejaba a la improvisación, no podía dejarse: un día de paralización representaría pérdidas ingentes para la empresa y para la gente, el estancamiento de la economía y el peligro de la propia salud. Con estas previsiones y compromisos las bodegas de abastecimiento se encontraban siempre dispuestas y los operarios del mantenimiento en estado de alerta. La atención al público se practicaba con absoluto respeto, consideración y eficiencia en todas las estaciones; sobre todo, respetando los horarios y derechos en un juego de reciprocidades simétricas. Estaban prohibidas las arbitrariedades y los caprichos de cualquier soberbio; esencialmente se mantenían las relaciones más cordiales, en las que frecuentaban muchas caras conocidas. De esta dinámica transparente, eficiente y segura se alimentan las nostalgias;

allí busca robustecerse la identidad, reclamando la vuelta de los valores, ahora que viajar es una afrenta. Las políticas y normas del tren pasaron de ser requisitos a estilos de vida; se hicieron cultura viva; eso es lo que aparece al revisar la historia de los “Ferrocarriles de El Oro”.

En esta Provincia progresivamente y a paso lento, se establecieron dos ramales o rutas de recorrido, ambas sujetas a un mismo orden y reglamentación. Por otra parte, había dos tipos o modelos de transporte: el autoferro de un solo vagón y el ferrocarril con potencia para arrastrar hasta 12 vagones y plataformas según el volumen de la carga. El “autoferro” funcionaba con motor de gasolina, a la manera de un bus urbano; tenía un tamaño y capacidad limitados; asientos acolchonados, aunque los pasajeros podían llevar sus mascotas; más rápido que el ferrocarril sólo paraba en las estaciones de ley, impidiendo la arbitrariedad de usuarios y conductores.

El ferrocarril, con motor a vapor, incluía vagones cerrados para carga delicada y plataformas donde llevaba madera, racimos de banana y todo tipo de productos. Lo operaba un maquinista, el fogonero y ocho “brequeros” (cargadores que servían de manera permanente en la recepción y entrega de carga). Adicionalmente en las estaciones había un contingente de operarios que daban mantenimiento a la vía y a las máquinas. Iban

perfectamente uniformados y equipados, con su gorra típica y las herramientas de trabajo. A todos ellos se los conocía con el epíteto de “carrilanos”. Todavía viven algunos, así como viejos



*“Carrilanos” descansando de la jornada*

pasajeros, partidarios y gratos aliados de la máquina. Tienen edades que les permiten recuerdos vívidos de sus añoranzas y experiencias. Sumando las historias y personajes de los dos ramales, obtendríamos un volumen extenso de anotaciones.

El servicio estaba sincronizado y abastecido de manera que nunca faltasen repuestos, suministros y combustibles. Las durmientes eran de la mejor madera local, puro guayacán o bálsamo; el hierro fue de óptima calidad, incorruptible hasta el último día (en el viaje final se entenderá que significaba esa calidad incorruptible). Las boleterías repartían tickets numerados con el correspondiente recorrido y paradas. Cada estación terminal tenía un jefe y un ayudante; sus edificios podían ser elegantes según la ciudad, o no pasaban de ser simples señales a la intemperie. El teléfono hacía que las comunicaciones fueran inmediatas, sobre todo si se trataba de comunicar alguna novedad en las rutas. Funcionaba con manivela y un código de conocimiento público, demasiado vulnerable: cinco cortos a Puerto Bolívar, tres a Piedras, de lo que se recuerda.

En 1916, “por Decreto Legislativo se dispone la administración del Ferrocarril por una Junta de Obras Públicas de El Oro, la preside el Gobernador de la Provincia y tienen representación las municipalidades de Machala y Pasaje” (Andrade Manuel de Jesús). Conformada de prestantes ciudadanos, elegidos de manera democrática, largos años duró la Junta; su principal gestión consistía en remediar los gravísimos déficits que anualmente dejaba el servicio. Para dar un ejemplo, desde 1918 a 1921 los egresos casi duplicaron el monto de los ingresos. Si la empresa lograba reeditar las inversiones, sus beneficios serían mayúsculos y la complacencia del pueblo mucho más elocuente.

## Legislación

La reglamentación del servicio no sólo dependía de la buena disposición de sus ejecutivos, era cuestión de Estado y se dictaba en el Congreso Nacional. La economía del país rodaba sobre la línea férrea; dependía de la riqueza que circulaba en sus vagones y plataformas. Antes de que se colocara la primera durmiente fue tema de intensos debates en las más inhóspitas alturas de la política. Su evolución entró en el campo de la fábula, escribirla conforme a una verdad llamada “objetiva” es tarea complicada. El discurso creado en torno al ferrocarril tiene muchas partes impregnadas de suposiciones y cargas ideológicas. En lo que se refiere a las disposiciones legales trataremos de concretarnos a una abstracción de su esencia.

Para darnos idea de la prolijidad y cuidado que se ponían en la administración ferroviaria, los archivos están repletos de resoluciones y documentos legislativos. Nada se dejaba al puro antojo y vulnerabilidad de los funcionarios públicos. Por ejemplo, en las actas del Congreso Nacional se pueden registrar los procedimientos de control y fiscalización a los funcionarios de la empresa y al propio Ministro de Obras Públicas: desde la compra de herramientas y materiales elementales, hasta de las maquinarias más sofisticadas. Ingresos y desembolsos de dinero eran minuciosamente auditados, incluyendo la prestación del buen trato al pasajero.

El centralismo se manifiesta evidente; y sin embargo, no era el monstruo de ahora; los pasajeros expresaron insatisfacciones y reclamaron por algunas demoras; pero sus causas eran de orden natural, impredecible. Los directivos tomaban muchas precauciones y cuidaban celosamente el prestigio de su trabajo. Por la mínima queja eran llevados a responder en el Parlamento, así fuera la falta de

plataformas para el transporte de balsa o las molestias que hubiese ocasionado alguna carga inoportuna. En esas condiciones lo más prudente era evitar cualquier error, sometiéndose a la rigidez de los procedimientos, a la disciplina. Ni pensar en la suspensión del servicio o la reducción de la carga; desabastecer los mercados podía considerarse un atentado, sabiendo que el suministro de arroz y banano por medio del ferrocarril era asunto de seguridad nacional; cuando ya la fruta entre 1932 y 1933 ayudó a solucionar las crisis financieras. Sería demasiado extenso hacer un enunciado de todas las resoluciones y decretos tomados en el Congreso Nacional. Hay notas y datos muy interesantes. Nos limitaremos a dar una idea de cómo se atendía este medio que hacía de plataforma en el despegue del país.

El 29 de agosto de 1944, luego de un extenso debate, llamadas al Ministro del ramo y más consultas, la Asamblea Nacional Constituyente resolvió la situación de la empresa de ferrocarriles, a la fecha complicada en una serie de conflictos. Mediante la creación del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles se imponían reglas de juego nuevas. En sus partes esenciales el texto contenía lo siguiente:

Considerando: Ante la urgencia de administrar los ferrocarriles, por la experiencia del 15 de junio de 1944, fecha en que el Estado asumió la administración total.

Decreta: Créase el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles y Transportes Ecuatorianos con sede en la Capital de la República (Archivo de la Asamblea Nacional). Le competaría implementar una función jurídica autónoma en la administración técnica y económica de los ferrocarriles y transportes. El Decreto resuelve y establece las instancias de la administración en los artículos correspondientes,

de los que extraemos algunos con especial significado para lo que se llamó el Ferrocarril del Sur.

**Art. 8.** La formación de los presupuestos anuales, la fijación de las tarifas, la determinación de itinerarios, la contratación de empréstitos y la elaboración de contratos cuya cuantía exceda de doscientos mil sucres, requerirán la aprobación previa del Ministerio de Obras Públicas y Ferrocarriles. Las asignaciones fiscales o municipales y las rentas de cualquier otro origen destinado o que se destinaren a los ferrocarriles de Quito –San Lorenzo y de Riobamba-Cuenca, se emplearán exclusivamente en la construcción de dichas obras.

**Art. 10.** Los empleados y trabajadores del ferrocarril del Sur, afiliados a la Caja del Seguro, gozarán de todos los derechos adquiridos por la Ley o por contratos especiales, como el celebrado el 4 de abril de 1941, entre la mentada Caja y The Guayaquil and Quito Railway Company. Las obligaciones contraídas por la referida Compañía con la Caja del Seguro serán ampliadas por el Consejo Administrativo (Archivo de la Asamblea Nacional). A esto súmese el derecho de huelga que tenían los trabajadores y su capacidad para solicitar cambios de funcionarios. Aunque nunca harían de ella una patente de corso que se aprovechara con fines políticos.

## Los ramales

Como está indicado hubo dos ramales o rutas de recorrido, totalmente independientes, toda vez que estaban caracterizados por el tipo de enrielladura. El “primero” –así lo llamaremos con fines descriptivos- era “el tren ancho” que iba de Machala a Pasaje pasando por las estaciones de El Cambio, (El Guabo), Unión Colombiana, La Peaña y Pasaje. Un tramo corto, 27 kilómetros, que se achicó cuando la estación de El Guabo quedó al margen

por una circunstancia fatal. Su esfera comprendía las ciudades más grandes, en un espacio limitado. Se denominaba línea ancha porque la paralela era superior al metro de amplitud.

El “segundo”, de línea angosta, denominado “Ramal austral” según constaba en los boletos. Su itinerario incluía 10 estaciones “de bandera”: Piedras, Playas, Tahuín, Mates, Zaragoza, Arenillas, Jobo, Bellavista, Santa Rosa, Machala-Puerto Bolívar. Había otros puntos de referencia o paradas convencionales, que no estaban señaladas en el boleto: por ejemplo Petrinós. El ramal era atendido por un ferrocarril y dos autoferros. No tenían más que un número para su identificación, aunque la primera de todas las máquinas, la No. 1, pasó a la historia con el nombre de “Panadera”. Por ser demasiado frágil y débil pronto fue reemplazada por máquinas más potentes; actualmente se supone que sirve de monumento en los patios de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Algunos “conocedores” dicen que en realidad ese monumento no es la auténtica Panadera.

En cuanto a su operatividad el ferrocarril Puerto Bolívar-Piedras fue óptimo, con extensión de 75 kilómetros, ruta plana de Machala a Santa Rosa hasta el kilómetro 36 antes de Arenillas; desde donde comienzan los terrenos ligeramente quebrados y accidentados. Fue el torrente que alimentó la región, el único hasta que se abrió la “Vía Rodil” (entre Saracay y Santa Rosa). Todo pasajero, mercancía y carga que iba y venía de Portovelo, Zaruma, Paccha, Piñas y la provincia de Loja llegaba primero a Piedras.

Muy importante sería el beneficio e influencias que la línea del ferrocarril mantuviera activos con las poblaciones lojanas: desde la propia capital Loja, hasta los cantones de Catacocha, Macará, Alamor, Celica, Gonzanamá y Carimanga. La articulación de estas localidades con el servicio del tren se hacía por medio de aquellos legendarios “arrieros”; de su red de caminos hablaremos en el momento preciso.

Hay mucho más, el norte peruano (Departamento de Piura) se conectaba con el sur-oeste lojano y de allí penetraba en la extensa llanura que daba acceso al valle del río Arenillas, a Piedras, Arenillas y de allí al mar. Por esto y tantos beneficios, el ferrocarril es parte imborrable de la historia regional, de vital importancia en su desarrollo y la configuración de las identidades.

El comienzo del siglo XX estuvo acompasado por las primeras paralelas del ferrocarril; convertido en sonoro himno su paso bullicioso, triunfal. Tantos años de espera, sangre derramada, paciencia y sacrificios, valieron la pena. Las carretas tiradas de burros, las que transportaban la carga en Puerto Pilo seguirían funcionando hasta su agotamiento y extinción. Una vez que Machala y Puerto Bolívar fueron conectadas a la velocidad de un ferrocarril se notó una diferencia radical en sus ritmos de vida y trabajo. Pero habría que seguir pensando en completar el caro sueño, llegar a Loja por tren y de allí pasar al Amazonas, al Viejo Mundo de nuevas ideas e industrias. Paulatinamente la red se extendía, se tomaría algunas décadas en llegar a los destinos finales; otros quedarían truncos a medio camino; nunca pudo llegar a Loja. Cada ramal, cada estación, cada vagón y cada pasajero cuentan sus versiones, tienen singularidades. Notables diferencias que las destacaron; los ejemplos son numerosos y densos.

## **Ramal de la costa**

### **Estación Puerto Bolívar**

En Puerto Bolívar se puso la primera durmiente y se concretó la primera estación; fue el punto de partida, no sólo de un viaje; lo fue en el despegue al crecimiento material de la provincia entera. La Provincia y el Ecuador entero le deben mucho a Puerto Bolívar (en una deuda que jamás le ha sido cancelada). A fines del siglo XIX –en los terrenos de Apolinario Gálvez, destacado patriota- había sido descubierta una pampa donde el mar reventaba con placidez; ideal para instalar un puerto



*Puerto Bolívar al comenzar el siglo XX*

de frente al mar. Para terminar por siempre con ese tortuoso ingreso en el estero de Puerto Pilo, un atracadero natural formado por moles de conchas. Ya se había creado la Provincia. De inmediato se

pusieron las plataformas y Puerto Bolívar empezó a tomar forma. Al poco tiempo las autoridades municipales contrataron ingenieros que diseñaran las obras portuarias, el trazado urbano y la primera línea del ferrocarril.

Cuando estuvo listo el servicio, la mayor parte de los pasajeros, equipajes y cargas llegaba por barco desde Guayaquil, en horas de la madrugada. El muelle de Puerto Bolívar madrugaba con el “salto” de la gente; de allí pasaba a tomar el tren que los esperaba y antes de que aclarase el día salía a su destino. En el primer tranco, el breve recorrido de Puerto Bolívar a Machala estaba matizado con la observación de los humedales poblados de garzas; de los grandes árboles “barbudos”, cargados de musgo. Entraba a Machala por el colegio 9 de Octubre y se detenía en la estación principal. La condición estratégica de Puerto Bolívar estaba dada por su acceso al mar, en una poza de considerable profundidad; por su posición astronómica en la frontera con el Perú; siendo el punto de enlace con el gran puerto de Guayaquil. El ferrocarril llegó para explotar todas las probabilidades y todos los recursos que hicieran crecer a la joven provincia de El Oro. Fue una asociación perfecta: la del mar y la vía férrea; costa y sierra proyectadas al mundo entero.

## Estación principal en Machala

En Machala se concentraba otro polo del movimiento comercial, al que debía sumarse el de los trámites y gestiones de orden político y civil. El punto de encuentro era la estación del tren en la calle Bolívar, por esto convertida en principal arteria de la ciudad. La estación, cuando estuvo terminada, podía considerarse elegante, estaba armada con maderas finas, decorada de simétricos arabescos y frecuentada por gente de buen vestir. Era la principal de todas las estaciones y el sitio simbólico de la nueva ciudad (en la primera de sus renovaciones urbanas); pero además tenía otros ingredientes asociados, los más importantes: La Mascota y el Tanque Rojo.

La mejor descripción de la estación, en 1908, la podemos encontrar en la Guía Comercial de aquel año: “Una de las secciones de este edificio está ya terminada, su fachada es vistosa y sencilla, en su interior ofrece suficiente comodidad y amplitud para todas las instalaciones y en la parte exterior se encuentran, además de las oficinas correspondientes, la Tesorería Municipal y la Recaudación de Impuestos para Obras Públicas de El Oro” (Guía de 1908).

Algo inédito sucedió en torno a la colocación de un acceso al negocio particular del señor Pío Pazmiño, a un local denominado La Mascota. Los Pazmiño y los Serrano eran dos familias renombradas de la ciudad, cada una pugnaba por sacar ventajas de la vía férrea y hacer prevalecer su prestigio. Los unos querían que el tendido de los rieles pasara por la calle Bolívar y los otros por la Rocafuerte. Aunque no se reconozcan derrotas, ya que todos salieron ganando, lo cierto es que la vía se hizo por la calle Bolívar. José Pío Pazmiño, con su propio dinero financió el ramal para que entrara directamente a sus negocios en “La Mascota”. La rivalidad de esta y otras familias se originaba en ideologías y campañas políticas, entre liberales y conservadores; de allí pasó a los planos de la economía, seguidamente a

lo social y del espíritu. Don Tancredo Serrano –homónimo del ex alcalde- cuenta que alguna vez –o quizás más de una- se casó un Serrano con alguien de la familia Pazmiño, en un apoteósico triunfo del amor. Pero ni con eso se conciliaban las diferencias, provocando al contrario actos reprobatorios, como el de colocar crespones negros en los portales. La pasión según el designio de la oposición y complementariedad no deja de contar versiones en cada estación. Y sin embargo, cuando la ciudad y la provincia lo requerían se instauraba una férrea y homogénea ciudadanía, con inalterable espíritu de orensidad.



*Barcos en Puerto Pital - Santa Rosa*

## La Mascota

En la primera mitad del siglo XX la sociedad machaleña funcionaba según las normas de la moral, siguiendo las prescripciones de la iglesia y aplicando estrategias de supervivencia. La teoría y la práctica iban de la mano, pero a la vez estremecidas por los imperativos de la condición humana: una relación contradictoria entre virtudes, inhibiciones y deseos; libertad y sometimiento. Por un lado formalmente blindada al “pecado” y la “seducción” de la sociedad liberal; por otro anhelante, con ansias de romper las barreras. La encrucijada fue el contexto donde creció y tuvo fuerzas la identidad, cubriendo todos los segmentos y dimensiones de la comunidad; parcialmente formando elites y círculos culturales.

En una relación de Machala no se puede omitir la casa que albergaba la flor y nata del arte, las letras y la bohemia; residencia del empresario José Pío Pazmiño: La Mascota”, según el nombre de la fábrica de refrescos que ocupaba parte del local. Fue como un Club Exclusivo donde se programaban las mejores celebraciones y se reunían las personas cultas y elegantes de la pequeña ciudad. Asiduos a La Mascota fueron Rafael González Rubio, cuñado del dueño; la doctora Matilde Hidalgo y su esposo Fernando Procel; el doctor Juan Henríquez Coello, don Lautaro Castillo, Sulima García, entre otros. Aparte de las diferencias de rango, La Mascota se definía por el privilegio del ferrocarril, un beneficio que le permitió una entrada privada para cargar y descargar una serie de mercancías. Tanta preferencia no sería del agrado de todos y ocasionaría más de un malestar, quizás con un poco de envidia. Pero los personajes que frecuentaban los salones de La Mascota son los que más han aportado a la cultura de Machala y le han dado resplandores a la Provincia. Los hechos que suscita una obra material llegan al plano de la trascendencia por los hombres y mujeres que están

a su alrededor cumpliendo sus roles. Para entender la metamorfosis y los cambios de piel en la sociedad, la vida de estas personas sirve de materia prima, como la intimidad y la vida pública de Pío Pazmiño, en el éxtasis y su agonía.



*La Mascota*

José Pío Pazmiño fue un comerciante que adquirió poder e influencia gracias a su ingenio y generosidad. “La Mascota” en el comienzo estaba formada por dos bloques de caña y maderas finas, con un balcón que las comunicaba luciendo en la balaustrada el escudo de la marca. En los galpones funcionaban las “piladoras” de granos, largas hileras de porrones manejados por obreros incansables; había espacio para una fábrica de hielo y un negocio de compra y venta de maderas. En el salón principal, cuando silenciaban los porrones se elevaba la música de la pianola, las voces de los cantantes y poetas, comenzaba la tertulia y el agasajo. Al amanecer los burritos debidamente aparejados repartían la cola, en tanto los vagones del ferrocarril operaban las actividades mayores. ¿Cómo adjetivar esa variopinta síntesis de estilos y estrategias? Este es un retrato de Machala en el primer tercio del siglo XX;

hay más impresiones y muchas diferencias con otros escenarios y ciudades.

Con el tiempo y las ganancias la gran casona fue restaurada: el piso mantuvo el entablado de bálsamo y los pilares de guayacán; las paredes fueron enlucidas de “quincha”, decoradas con frisos multicolores; en las ventanas se pusieron persianas de madera y cortinas importadas de Europa. La pianola siguió en su lugar con suficientes rollos de música. La renovación aumentaría el prestigio de La Mascota, sin objeciones continuaría siendo el principal centro cultural y social de Machala. El amor floreció entre la hija única del acaudalado magnate y un ferroviario, un amor a prueba de todo. Pero de pronto –en 1941– el temor de una invasión conmocionó la paz de la población; oscurecería el horizonte: el baile y la galantería se volvieron temores.

## **El tanque rojo**

Las calles Bolívar y Colón no harían el lugar más recomendado por la moral pública y gazmoña; con el tiempo se rodeó de los peligros que escuecen al mundo subterráneo, en su lado prohibido. En este lugar, no obstante, estuvo instalado un tanque para abastecer de agua a las calderas de la máquina; estaba pintado de rojo: “El tanque Rojo”. En los patios aledaños se acomodaron las durmientes, rieles y demás accesorios indispensables en el mantenimiento del servicio. Los terrenos pertenecían a Manuel Ramos y su familia. Cuando el tren estacionaba para llenar sus tanques era la algarabía de los niños, curiosos que jugueteaban en los rieles con la máquina y sus misterios; contemplar un gigante de acero corriendo sobre un par de fierros era tan fascinante como el frágil vuelo de un avión o el avistamiento de un barco. Por algo se recuerda y se mantuvo la referencia del Tanque, hoy convertido en parque histórico. Después de tomar su provisión de agua el tren continuaba el viaje.

## **El Guabo**

La tierra del General, parroquia de abundante cacao, sería la primera en recibir los servicios del tren. Aquel anciano árbol de guabas donde se amarraban las canoas que surcaban el Jubones, cargando frutas, ya no era suficiente para el creciente tráfico; se imponía un transporte más ágil, versátil y rápido. Fue considerado prioridad y el 25 de junio de 1908 empezó a funcionar el ramal a El Guabo, el mismo día en que se inauguraba en Quito el gran ferrocarril Trasandino, un homenaje más al Viejo Luchador.

Para el acto se cursaron invitaciones a los cabildos y principales autoridades; de Pasaje llegó la banda municipal y como delegado el Sr. Temístocles Aráuz, futuro Gobernador de la Provincia. A la inauguración en Quito asistió una comisión de pasajeños encabezada por el comandante Rafael Acevedo. La fiesta no duró mucho en El Guabo, el impredecible Jubones amenazaba.

## **El Cambio de El Guabo**

Largo y complicado nombre de una estación que ya no funciona ni se escucha. En el nombre quedaba enunciado su rol en esta parte de la vía férrea: los pasajeros que viajaban de Machala a El Guabo concluían su periplo, bajaban del tren y “cambiaban” de vehículo para completar su destino; era el “cambio” de transporte a “El Guabo”. En la década de los 20s, por culpa de un torrencial aguacero se interrumpió para siempre el acceso directo a El Guabo, sin que nadie hubiese remediado la tragedia. De la estación El Cambio el tren continuaba a La Unión y de allí por el resto de estaciones hasta llegar a Pasaje. Los que iban a El Guabo hacían trasbordo en El Cambio. Pero antes de eso otros cambios debían operarse.

Allí funcionaba la habilidad y precisión de los operarios. Era el cambio de rieles que realizaba el tren de Pasaje para dar paso al que venía en sentido contrario. Por la acostumbrada puntualidad del servicio la precisión se obligaba en la cita de trenes y en el trabajo de los ferroviarios. Cualquier intercambio de equipaje, carga o mensajes se concretaba en ese fugaz encuentro. Una palanca instalada en lo que hoy es la avenida ferroviaria, frente a la casa de la señora Angelita Piedra, servía para el movimiento de los rieles. ¡No podía fallar nunca!

## **La Unión Colombiana**

Unos ciudadanos colombianos habían puesto una fábrica de vinos y licores en este fecundo lugar; fue suficiente razón para que emerja un caserío con nombre: la Unión Colombiana. En los primeros años del siglo XX una gran hacienda –propiedad del Coronel Félix González Rubio– dominaba la comarca; por sus avances tecnológicos ganó prestigio y se hizo conocida. En la siguiente generación don Rodolfo González Rubio implementó un novedoso sistema de riego con agua de pozos artesianos. Había comprado perforadoras en los Estados Unidos y tenía agua hasta para repartir; sólo uno de los pozos generaba 32000 litros por hora, cuando llegaron a funcionar un total de cuatro. La Unión se convirtió en vergel de cafetales, plantaciones de banano, caña de azúcar, cocotales, piñas y pasto chileno. En la tercera generación le tocó el turno a Rafael González Rubio, personaje que destacara en la vida política de Machala.

El tren no escapó al influjo de la bonanza. Los González Rubio abastecían de agua a Machala mediante un chorro que habían instalado en la hacienda. El ferrocarril llenaba un vagón cisterna y llevaba el líquido vital. Antes de eso, para la ejecución de la obra habían sido designados el experimentado técnico Ernesto

Witt y el sobrestante Víctor García; fueron encargados de dirigir la construcción de puentes y más infraestructuras que requerían los servicios del tren. Ernesto Witt era funcionario de SADCo, la compañía minera de Portovelo que asumió los trabajos de mayor envergadura: el puente sobre el caudaloso río Pital y otros en la ruta a Piedras. Ernesto Witt descubrió el encanto de La Unión y se quedó a vivir el resto de sus días.

## **La Peaña**

El comienzo de La Peaña tuvo lugar hacia finales del siglo XIX, en la propiedad de la señora Cruz Araujo y Peña. De las circunstancias que rodearon su vida y obras aparecerían los argumentos que dieron nombre a un pequeño caserío: La Peaña, derivado del apellido Peña. Por las operaciones del tren y su actividad concentrada en la estación el poblado se hizo importante y creció. En tanto, siguiendo la buena costumbre de hacer reconocimientos vivos, la estación tomó el nombre de La Cuenca, por un homenaje que se le rendía al señor Rufino Cuenca, dueño del terreno donde paraba el tren. Rufino fue un terrateniente de figura y carácter para leyenda; robusto, fuerte, moreno, alto, de figura impresionante, y sin embargo, de carácter amable y generoso. En su propiedad se adecuó la estación; rodeada por un cerco de piñuelos, planta que daba un fruto agri dulce, muy apreciado por los viajeros y vecinos. En su generosidad Rufino Cuenca invitaba al consumo de frutos, y pudiera ser que de los “piñuelos” apareciera otra razón para consagrar el nombre de La Peaña.

No es urgente descubrir una verdad entre tantas y decir cuál mismo es el origen de “Peaña”; más importante es descifrar las narraciones y recuperar su riqueza, por más sencillas que fueren. La Peaña llegó a convertirse en vértice de las confluencias humanas originadas en los cuatro puntos cardinales; copiosas cargas de frutas

llegaba a la estación con destino a los mercados. Elegantes y amplias residencias reflejaban la bonanza que adquirió; un equipo de fútbol hizo retumbar los estadios de la Provincia; después fueron dos equipos: una muestra palpable de fuerza y altruismo. Al cerrarse la vía férrea La Peaña se concretó a saborear la privacidad.

## **Pasaje**

Al comenzar el siglo XX en la extensa llanura y en las pequeñas cordilleras de Pasaje continuaban expandiéndose los campos de frutos y vegetales. De cada parcela los campesinos sacaban los productos con destino a una intrincada red de mercados: Pasaje, El Guabo y Guayaquil. La vía de distribución era fluvial: el Jubones, que se mantenía calmo en la época de cosechas; su punto de partida estaba en Puerto Garzón, de ingreso libre, gratuito y salida directa a Guayaquil, pasando por El Guabo. Era la ruta ideal en el verano, imposible en la época de lluvias.

El floreciente comercio estaba consignado a una estirpe de sirios y libaneses, actividad que compartían con individuos de otras nacionalidades o sitios. Del cosmopolitismo que se configuraba en Pasaje, sus barrios daban la mejor evidencia: Catamayo, Arribeño, de los Turcos, de los Chinos y Abajeño. En el puente de El Donque se había formado una laguna donde la gente se bañaba. Era la cara tradicional de Pasaje, la herencia del siglo XIX.

Cuando ocurrió el aluvión y se desbordó el poderoso Jubones, no sólo El Guabo salió perjudicado; Pasaje quedó impedido de sacar los productos por la ruta fluvial; en algunos rincones había sido la única alternativa de comunicación. Con esa interrupción los frutos empezaron a podrirse, fue catastrófico. El tren sirvió de alivio, una bendición para el transporte de mercancías, era seguro pero costaba: el bienestar y el progreso imponían sus precios.

A la fase tradicional de Pasaje se acondicionó otra, relacionada con la línea férrea. Quebró la dependencia que se había mantenido con el Jubones, sustituyéndola por otra, la vía férrea. Con el tiempo abandonó completamente la ruta del agua y sus riesgos, anclándose definitivamente en las rutas por tierra. En este paisaje renovado, el señor Odilón Abad Morales sumó un atractivo: adaptó una carreta, que tirada de una mula, circulaba por los rieles del tren con un par de ruedas que le había regalado la Empresa. Un paseo en el novedoso vehículo resultaba muy barato, con precios cómodos, para niños que se acostumbraban a su recorrido.

## Ramal del Austro

La ruta más larga del servicio ferrocarrilero se denominaba “Ramal Austral”; daba atención a toda la cuenca del río Naranjos- Piedras- Arenillas. Tres nombres distintos de un solo curso, nombres alternativos puestos a medida que el caudal crece

y se desplaza por la costa. Este inmenso y rico valle fue el mayor beneficiado del servicio. Un Edén, cornucopia fabulosa, inagotable; nunca ha parado de producir abundancia de frutos: hasta ahora en pleno

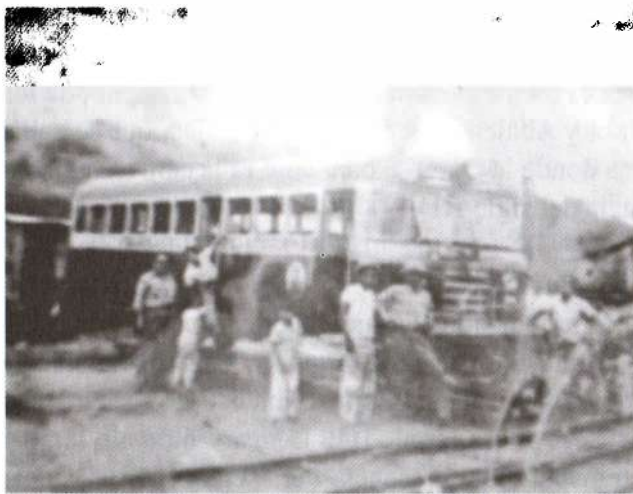


Foto del autoferro: Archivo de Urbano Sandoval

siglo XXI, llegado el verano los naranjos dejan caer sus frutas, fertilizando el suelo de jugos añejados. Pero entonces, durante el apogeo del tren, había piña, café, yuca, plátano; en el río peces



de toda clase y gran peso, especialmente los codiciados bagres; no faltaba con que parar la olla a pesar de la pobreza generalizada. En las fantasías de Pancho Carrión las yucas del valle eran tan buenas que lograban tamaños descomunales: ya lo veremos en las páginas que le corresponden a este personaje.

Por otro prodigio natural los bosques no están agotados, todavía es la reserva forestal fresca, garante de las cuencas hidrográficas que se vuelven eternas: sus paisajes y variedad de especies están recuperados en gran medida. En los primeros tiempos ferrocarrileros de su abundante floresta se talaban los árboles que irían a convertirse en las durmientes del ferrocarril Guayaquil-Quito. De cualquier forma y desde todos los sitios posibles los troncos llegaban a Puerto Pitahaya, eran cargados en gabarras y transportados a Guayaquil. En la jurisdicción que luego sería el cantón Balsas se obtenía la madera liviana que supuestamente serviría para la industria de la aviación. De este obsequio vendría el nombre de la ciudad y del cantón. Cuando el ferrocarril se hallaba en funcionamiento comenzó a comprar leña para sus calderas. Después han vuelto a crecer los árboles, a excepción de la balsa.

Finalmente una grotesca represa se construyó en Tahuín inundando para siempre esa enorme franja del valle; represa de controversias que hasta la fecha no acaba de convencer ni pagar el precio de los sacrificios. Hubo desalojos, reubicaciones, pérdida definitiva de sitios arqueológicos; la obra tomó demasiado tiempo, es muy cara, si bien dio trabajo a centenares de oreñenses. Pero no se explotan todas sus posibilidades y una gran parte del espejo se halla cubierto de lechuguines. Bajo el gigante manto de agua quedaron ahogados algunos tramos del viejo ferrocarril.

El valle históricamente ha sido fuente prodigiosa de alimentos, desde la Época Aborígen, hace miles de años, cuando los habitantes de la cultura Jambelí coparon cada uno de sus rincones y recodos. Para convertirse en imán de los campesinos sin tierras de la Parte Alta y Loja en los inicios de la Época Moderna. En esa región de la Provincia, principalmente en el enorme cantón Zaruma, la densidad poblacional aumentaba mientras se reducían los espacios en una cordillera áspera, ya totalmente repartida, con muchas áreas deforestadas (efecto de la explotación de árboles que practicara la empresa minera SADCo). Con dolor y resignación la gente comenzó a emigrar buscando nuevas tierras, a conquistar y colonizar valles y territorios desocupados, uno de ellos el de Piedras – Arenillas.

Las condiciones que apremiaban eran inevitables, graves; muchos años después llegaron al síndrome de tragedia: ocurrió en la sequía terminal de los años 60s.



*El valle de Arenillas desde la cordillera de El Oso*



*Comienzo del embalse Tahuín*



*Quebrada El Blanco*



*Señores Angel Torres y Angel Aguilar, vestidos con elegancia para arribar al tren*



*Autoferro cruza el puente de Arenillas. (Archivo de Urbano Sandoval)*

Hombres solitarios, ocasionalmente familias enteras comenzaron la odisea: llegaron a Vega Rivera, a San Roquito (cantón Balsas). Levantando casas de bahareque o simples bohíos, poblaron el actual territorio del cantón Las Lajas. En un éxodo masivo coparon los pequeños caseríos de La Bocana, El Carmen, Tahuín, Bellamaría, El Milagro y La Esperanza. Si no quedaban lugares, fundaban otros pueblos o se dedicaban a producir en la soledad y el anonimato. La provincia de El Oro está en deuda con estos colonizadores; gracias a ellos ha podido sostener la economía, abastecer los mercados y distribuir una creciente población. El descuido y abandono fueron y siguen siendo las causas del exilio buscando las “grandes ciudades”; actualmente a los grandes países. El valle fue generoso con todos los emigrados y mejoró cuando puso a disposición el mejor servicio de transporte. Las generaciones actuales salen, alzan el vuelo, conocen el extranjero y retornan al calor de su valle y la tibieza de sus aguas. Del tren bala regresan a lo que fue el motor del desarrollo en la primera mitad del siglo XX.



*Vieja estación en Arenillas, actualmente ocupada para actividades deportivas*

## Relación de los hechos

La colocación de la primera durmiente en 1883 –se ha recalcado– fue un hecho apoteósico en Puerto Bolívar, el campanazo que anunció la creación de la Provincia. Pero un cuarto de siglo hubo de transcurrir para que se iniciaran los trabajos de la vía austral. Antes de eso debieron superarse conflictos y concretarse negociaciones de toda índole. Primero, en 1910, la celebración de un convenio por el que la empresa minera de Portovelo abriría la carretera Santa Rosa – Portovelo, de 75 km. Su entrega debía celebrarse en 1917, si las circunstancias internacionales lo permitían. Segundo, por lo previsto en las cláusulas del contrato se extendía el plazo de la obra dadas las fatalidades de la Primera Guerra Mundial. Cumplido el plazo la carretera había alcanzado el punto de La Chilca, un buen tramo. El Dr. Pío Jaramillo Alvarado pudo constatar las obras, recorriéndolas personalmente, de lo que dejó valiosas informaciones (Jaramillo, Historia de Loja, 1955). Los aguaceros torrenciales que en los años siguientes provocara el fenómeno de El Niño, arrasaron la carretera, los equipos y máquinas, destruyéndolos totalmente. En el vendaval también desaparecieron el pueblo de Pitapongo (Bellavista) y en la costa la línea férrea de El Guabo.

No obstante, los trabajos se reiniciaron con las mismas dificultades geográficas y tendrían un final parecido. Las penurias y pérdidas de vidas y dinero hacían insostenible el avance de la carretera. En 1924 se suscribe un contrato alternativo, el mejor remedio: SADCo entregaría 130 km de rieles, más los accesorios respectivos, para la instalación de la línea férrea a Piedras. Finalmente en 1925 se colocaron los primeros rieles. La apertura de trochas se haría a fuerza de músculo, con picos, lampas y filudos machetes, contando si era preciso con el trabajo voluntario en grandes mingas. El interés colectivo y el bien común articulaban las fuerzas y las herramientas, despojándose de traumas, celos y resentimientos; la cooperación sobresalía entre las estrategias de supervivencia.

Los ingenieros Garini y Gander, constructores de la obra, habían diseñado la ruta original directamente de Santa Rosa a Piedras, atravesando La Avanzada y Saracay, sin pasar por la frontera y su punto principal, Arenillas. La voz del ingeniero imbabureño Rafael Dávila Grijalva se dejó escuchar, con el eco de la gente: reclamaban la inclusión de Arenillas en los planos. Como siempre, luego de intensas y duras gestiones, en octubre de 1930 llegó la primera locomotora a Arenillas, sobre un puente provisional, sin los vagones. Un año más tarde fue concluido el puente, hermosa estructura de hierro, hoy abandonada a una lenta extinción. La llegada del ferrocarril significó la de otros momentos importantes para la vida del pueblo, de manera principal para el suministro de agua potable, muy barata.

La inauguración formal del tren, con servicio y rutas expeditas hasta Santa Rosa, se hizo en 1928. No sólo el mundo que estaba encerrado pudo desplazar su mirada; el campo expandió sus mercados; la demanda aumentó forzando el incremento de la producción y la extensión de las plazas. A más de la producción local se incorporaban las cosechas de Loja, de las localidades que siempre han mantenido más vínculos con El Oro. Los históricos caminos de herradura, una auténtica telaraña unía uno tras otro a los pequeños poblados bajo la conducción de temerarios “arrieros”. Los caminos confluían en Piñas y Piedras articulándose a los turnos del ferrocarril, cumpliendo un rol específico en el desarrollo de la región. La historia tiene una clave en este capítulo. Muchos años después, en 1945, sería concluida esa difícil carretera tantas veces destruida, desahogando el tráfico de Piedras, quizás haciéndole competencia: la llamada Vía (Tomás) Rodil.

Una vez puesto en funcionamiento el ferrocarril, la vida en la frontera discurría próspera, en calma; de pronto se hizo tensa; como una tormenta la intranquilidad invadió los días, poniendo pesadillas en las noches. La frontera estaba alterada, llegaron los soldados del Batallón Alajuela empeñados en ahuyentar los temores; pero con ellos

el movimiento de tropas y gentes tomó aceleración. En la tensa calma los soldados contribuyeron al flujo comercial, a mejorar las comunicaciones; ayudaron a construir un parque que llevaría su nombre de guerra. Los analistas de la historia han abundado en documentos para demostrar la culpabilidad de Arroyo del Río en el desenlace de los acontecimientos. No permitió que el pueblo se armara para la defensa, como lo solicitaban miles de civiles en todo el País; no preparó al ejército. Se cometieron errores terribles: a las armas principales, las ametralladoras ZB y los fusiles Máuser, les mandaron municiones de distinto calibre. No se cavaron suficientes trincheras a tiempo. Una endeble diplomacia, presionada con el subterfugio del pueblo pacífico, perdió todas las batallas. La Provincia perdió su ferrocarril. Fue un año de agravios y despojos.

Ese aparato resultaba un aliado imprescindible, el mejor y único servicio regular para la transportación de personas y mercaderías. La vía de acero, aunque demasiado angosta, no sólo sirvió para el tránsito de la máquina; poco a poco la gente empezó a caminarla cuando se dirigía a las estaciones, casi siempre acompañada de un burro o una mula que llevaba sus cargas. A medida que la población aumentaba y sus necesidades se diversificaban el mundo privado quedaba reducido, con limitaciones graves; se hacía indispensable el nexo de plazas nuevas, de aliados fuertes y vías que los comunicaran. Hicieron falta las carreteras, trochas o senderos, para conectarse a la vía férrea; se abrieron mediante el sistema de mingas, con plata y mano de obra ciudadana. Lentamente, con sa-



crificios personales y mucho esfuerzo, los caminos evolucionaban a carreteros de verano, senderos peligrosos y lentos. No faltaban los desacuerdos en la estrategia y sus plazos, como ocurrió en la construcción de la carretera Saracay-Piedras-Marcabellí: agotados los recursos y los cuerpos se paralizaban las obras.

Aunque por otros lados se tecnificaban los servicios de transportación y las vías, en el valle se mantenía un efectivo y práctico ferrocarril, algo que ya formaba parte de la cotidianidad, una buena costumbre. La solución de las carreteras no alcanzaba de manera inmediata a todos los espacios y poblados; muchos quedaban relegados, sobre todo si las condiciones naturales eran extremas. Algunos quedarían relegados para siempre y condenados a extinguirse o producir migraciones en masa. Otro cambio se imponía, una modernidad ciega, implacable, desbordaba los márgenes geográficos y se filtraba sutilmente en la vida rural. Los carros daban más libertad que el tren y resultaban más ágiles; sutilmente ganaban la competencia. El ocaso llegaba a la línea férrea, así se anunciaba, se temía y así ocurrió; en 1970 se decretó el final de los ferrocarriles, el festín de sus despojos: del hierro, los materiales y equipos.

## **Itinerario austral**

### **Santa Rosa**

De las estaciones en Puerto Bolívar y Machala la máquina tomaba la vía angosta, metiéndose entre la vegetación de Guarumal hasta salir a Puerto Pital, Santa Rosa. Era la apoteosis, el epicentro del movimiento comercial: pjaras de hasta 50 ó 60 mulas llegaban de todas partes, de la costa, de la sierra: de Cuenca, de Alamor, Macará, Celica y de cuanto pueblo pudiera y debía conectarse al circuito. El norte peruano estaba integrado plenamente; desde Piura que hacía su entrada a través de Celica. En Puerto Pital o en la estación de Santa Rosa descansaban los animales, entregaban sus

cargas de manteca en latas, café, queso y finalmente regresaban, llevando kerosene, fideos y los productos que hacían falta en la cocina. La Pitahaya y otros puertos menores abastecían el pescado seco. Con el tiempo los muelles se alejaban de Santa Rosa buscando aguas más profundas; La Emerenciana y Puerto Jelí sirvieron de alternativa y complemento al ferrocarril. El día en que se concentraban los mercaderes era una verdadera fiesta, circulaba el dinero, escaso aún. El paso del tren abría las llaves de la fortuna. Entonces Arenillas reclamó su derecho y obtuvo una estación, bastante elegante. La habían postergado, pero supo ganarse un lugar.

## **San Vicente de El Jobo**

Para llegar a la ciudad de Arenillas el tren hacía una corta parada en El Jobo, caserío de fecundas tierras bañadas por el río Arenillas. Aquí se concentraban los pasajeros y cargas de los pueblos cercanos, principalmente de la parroquia San Antonio que está levantada en una loma, de difícil acceso para la débil locomotora. Actualmente San Antonio es otro de los recuerdos, épicos; de los que vuelven a la memoria contemplando su austera soledad. Algo totalmente diferente ha ocurrido en El Jobo, sus calles se han ampliado, las casas se multiplicaron con arquitectura moderna; sus fincas producen abundancia de frutos variados; los turistas llegan a comer seco de chivo y a bañarse en el río. Los humedales que rodean la antigua vía son paisajes que habitan las garzas. El Jobo es una muestra de cómo los pueblos deben asumir el futuro si comparten la indolencia de un Estado burocratizado. Sin abandonar la orilla norte del río, la línea del tren continuaba, atravesando estaciones; no se atrevería a cruzarlo más que en Arenillas, sobre un costoso puente de acero. En lo posible evitaría cambios de orillas: los puentes resultaban demasiado caros y no había dinero para construirlos.

## Arenillas

En ese día inolvidable, el 3 de octubre de 1930, la pequeña locomotora “Panadera” llegó por un puente de madera que se había improvisado para cruzar el río. El gusto de la gente era verlo desfilar por las calles, en la fiesta dedicada a la Virgen del Rosario, con música de campanas, estruendos de petardos y fuegos pirotécnicos en la noche. El resto de los vagones se quedaría con su carga en la otra orilla del río. En la sencilla visión que del mundo construía la población, una maquinaria aparecía convirtiéndose en plataforma del impulso. De allí los apremios y celebraciones.

Al tener su propia estación Arenillas acaparó mucha de la actividad comercial que antes era exclusiva de Santa Rosa: las grandes píasas podían acortar el camino y dejar sus valores en Arenillas. Mientras sus dueños hacían negocios, las mulas se recuperaban en los patios del hospital o del cuartel, sin causar perjuicio. Saliendo de Santa Rosa el tren tomaba el rumbo del sur, llegaba a El Jobo en busca de Arenillas. Un kilómetro antes de la ciudad estaba “El Cambio”, un breve circuito donde se operaba la vuelta del tren. Hacía un zigzag –avanzando y retrocediendo, según el procedimiento– luego enderezaba el camino. Para un aparato tan largo no era fácil tomar una curva. Los muchachos solían esperar el tren en este sitio para abordarlo y permitirse un paseo gratuito. Sentados en el robusto parachoques los chicos desafiaban el peligro y si la vía estaba mojada colaboraban lanzando arena en los rieles. Para esto venía equipada la máquina, con suficiente provisión de arena. Felizmente jamás tuvo que lamentarse alguna caída o desgracia.

Antes de llegar a la estación de Arenillas el ferrocarril debía cruzar el hermoso puente de acero, daba la curva en una ligera pendiente y finalmente arribaba a la estación. Luego de la descarga continuaba el viaje o podía quedarse en los andenes de mantenimiento, a un

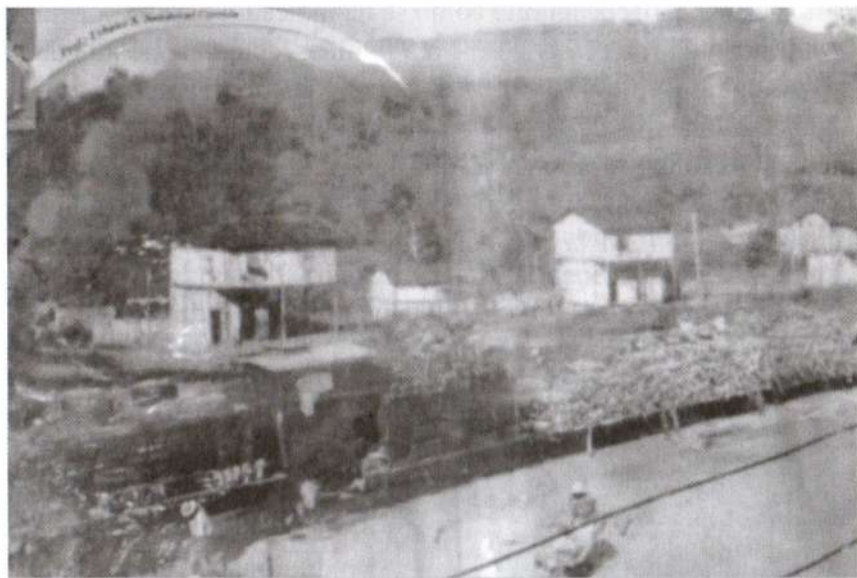
lado de las oficinas principales. Para esto debía hacer una vuelta completa sobre un círculo de rieles. La estación de Arenillas era de las mejores construcciones, amplia, firme, de dos plantas; protegida con robustos muros de piedra. La gente que iba a la frontera se bajaba y continuaba su ruta; el resto pasaba de largo a Piedras.

Huaquillas era un minúsculo pueblo antes de 1941, Hualtaco tenía más eco por la entrada y salida de barcos. No obstante, la línea de frontera se hallaba plenamente habitada de ecuatorianos que hacían las veces de vigilantes. Para llegar a Huaquillas y otros lugares de la región se disponían los servicios de camiones llamados “mixtos” (para carga y pasajeros); primero fue el “San José” propiedad de un señor de apellido Serrano. El único vehículo con fuerza para atravesar el tortuoso camino, pasando por Bejucal, Chacras y La Palma. Después se implementó el “Santa Marianita”, un Ford manejado por el “Sambo” Gilberto Preciado. Esta frontera jamás sería un mito, pero fue una omisión consciente.

Al continuar el recorrido hasta Piedras el ferrocarril obedecían al siguiente horario: Salida de Arenillas a las 8 en punto de la mañana, luego del último toque de campana; la ruta incluía:

**Zaragoza.** Situada por donde actualmente es el distribuidor de tráfico a Las Lajas y el Bosque Puyango. Era un pequeñísimo grupo de casas, no más de cinco aparte de la garita donde permanecían los trabajadores ferroviarios, siempre listos para remediar cualquier situación inesperada. Hasta aquí llegó el Presidente Eloy Alfaron en 1910 durante el cuasi conflicto con el Perú; en ese paso firme, acompañado de sus experimentados y leales veteranos de guerra, gritando “Tumbes, Marañón o la Guerra”. Fue la gran “Avanzada” del Viejo Luchador, la vanguardia que libró al Ecuador y al Perú de un nuevo enfrentamiento. Con la intervención de los países que han

ejercido de garantes (Estados Unidos, Brasil, Chile y Argentina) se evitó el conflicto; pero lo que realmente impidió el desenlace fue esa renombrada “Avanzada”. En honor a este episodio se erigió el monumento del sitio La Avanzada, en el cantón Santa Rosa.



*En la estación de Arenillas el tren con sus plataformas repletas de carga. (Archivo de Urbano Sandoval)*

**Pretinos.** Querrían decir petrinos quienes le pusieron el nombre a la estación, por aquellos árboles gigantescos que abundan en la región. Era la “cuesta” de los Pretinos, donde los rieles se mantenían con mucha arena para que no “patinaran” las ruedas en tiempo de lluvias. Continuaba el viaje por un punto llamado “La Vuelta” hasta la siguiente parada: Mates.

**Mates.** Era una ligera pendiente con escasas viviendas, entre ellas una de la familia Morán; no tenía estación ni techo que protegiera a los pasajeros en espera. Ellos preferían meterse al campo y recoger ciruelas hasta la hora del viaje. El sitio todavía existe, casi

desapercibido; el que ya no consta es Tahuín: en su lugar se levantó Tahuín Chico, muy alejado de lo que fue la vía férrea, al otro lado de la represa, atrás de una larga cordillera. A estas alturas la vía se alzaba sobre las riberas del río, refrescándose de su viento, siempre por la parte de arriba, hacia el norte como se ha indicado. Pasaba por Cabo de Hornos y Playas, caserío de 4 ó 5 familias, actualmente inundado por las aguas represadas. Todo el tramo construido en estas orillas, algunos kilómetros de largo, no volverá a emerger. De Arenillas a Piedras el camino se recorría en una hora, casi exacta e invariable; en la última estación los brequeros bajaban las encomiendas y volvían a cargar los vagones; a la hora del mediodía iniciaban el retorno.



*Autoferro llegando a la estación de Arenillas  
(Archivo de Urbano Sandoval)*

Nadie escribió un diario de viajes; no existen memorias ni experiencias escritas. Nadie imaginó en su tiempo que los viajes se harían fundamento de la vida y alimento de una tradición. Las costumbres y valores instaurados con el paso del tren no sólo forman parte de las añoranzas, son instrumentos que se reclaman en la hora actual,

para redimir a la sociedad de las atrocidades que, con falsa imagen, le impone un mercado sin rostro. Los hechos singulares forman significados que intentaremos desentrañar.

El recorrido del tren de desarrollaba casi totalmente en tierra llana, sin pendientes rigurosas. Quizás la más fuerte estaba en la estación de Arenillas, de escasos metros a partir del puente, pequeña cuesta

que hoy se muestra casi imperceptible. Sería demasiado para la fuerza del motor, a tal punto que si llovía ya no podía arribar a su destino; empezaba a patinar con peligro de su descarrilamiento. Entonces los operarios se veían obligados a poner arena en “las rieles”. Es de imaginar la época invernal, de frecuentes aguaceros que suponían una reserva permanente de arena: trabajadores, pasajeros, ciudadanos y niños colaborando si las circunstancias apremiaban. No todo fue color de rosa, pero siempre las vicisitudes eran solucionadas en el estilo convencional, de cooperaciones, voluntariado y reciprocidad. Por lo general el ferrocarril era el medio de transportar mercaderías, pasajeros, buenas noticias; también se utilizó como ruta alterna de los caminantes, según se ha contado. Si hubiese dependido de la voluntad humana, así habría ocurrido todo el tiempo; pero ya veremos el gran colapso de 1941 y la triste eventualidad de 1924.

En efecto, el 25 de febrero de 1924 sucedió lo inesperado; ese bien amado y predilecto ferrocarril, tan seguro como fue, había sufrido un accidente de fatales consecuencias. Nada escapa a los avatares de un destino prescrito con puño de sus ejecutores. La máquina se descarriló a la altura del colegio 9 de Octubre, en la parte donde el tren hacía un viraje. Por alguna circunstancia la máquina perdió el control y empezó a virarse de un lado, amenazando con el descarrilamiento. El piloto Tancredo Serrano maniobraba buscando remediar la situación, hasta que no pudo, optando por arrojarse hacia el lado opuesto. Para su mala suerte el tren recupera temporalmente el equilibrio, sólo para caer encima de Tancredo. Las versiones se multiplican en los accidentes, según la mirada de los testigos; en este fatal caso hubo quienes vieron al piloto salir expulsado por la fuerza del movimiento y luego al pesado vagón acabando con su vida. Según las noticias que han llegado a nuestros oídos por boca de un testigo muy lúcido, en el accidente perecieron dos personas más. No hay notas de prensa ni datos escritos, sólo la memoria, que se hace frágil, trata de recordar

los hechos. De la misma forma hemos registrado el accidente ocurrido antes de 1941, cuando uno de aquellos caminantes que iban a pie siguiendo la vía, en un momento de imprudencia fue arrollado por la máquina. A partir de entonces se tomaron precauciones y el “camino” fue aprovechado con seguridad, después de la una de la tarde, cuando ya había pasado el último turno.

Recuperados el sosiego y la seguridad las cosas volvieron a manejarse con las mismas pulcritud y disciplina; continuaron desenvolviéndose con buena voluntad y afecto, demasiados afectos, los que se podían despararramar sobre el alma de las damas. La galantería no perdía oportunidad ni espacio para conquistar los corazones de mujeres en extremo protegidas. Una versión de bohemia errante llevaba a los carrilanos de “puerto en puerto”, conociendo mujeres; les prometían todo lo que su irreflexiva pasión les dictaba. A veces eran correspondidos; en las estaciones podían quedar sus víctimas ansiosas de calor y de un viaje lejos del hastío.

Nunca más hubo accidentes o desgracias domésticas que lamentar. Los percances no progresaban gracias a la intervención oportuna de los ferroviarios. Ni siquiera la naturaleza mostraba la inclemencia de sus fenómenos climáticos: las inundaciones no llegaban a interrumpir la vía, ni los aludes aterrizaban a las poblaciones; salvo por el derrumbe que hubo en Playas. El desalojo de tierra y la reparación demoró una semana completa. Tampoco hubo quejas por la escasez de combustible: nunca faltaban las “rumas” de leña en la orilla de la vía, oportunamente compradas por la empresa; el tren paraba y se abastecía a medida de las necesidades. Y la vía siempre se mantuvo en buen estado gracias a sus fieles carrilanos que la cuidaban con esmero, recorriéndola de punta a punta sobre pequeños carros empujados con palancas.

Pero en los ramales del norte, donde la pericia ferroviaria deslumbraba a propios y extraños, las montañas y precipicios pusieron duras pruebas, desde el comienzo. A veces los resultados podían ser catastróficos: uno de los primeros ocurrió en la cuenca del río Chanchán, luego que terminaran de colocarse varios kilómetros de enrielladura; un descomunal derrumbe sepultó en un instante el trabajo realizado en un año. Las plagas y enfermedades diezmaron a los técnicos y trabajadores ecuatorianos y extranjeros; el costo humano estaba resultando demasiado caro. Una vez concluido el proyecto los peligrosos senderos mantenían el miedo. La navidad de 1944 fue trágica, en el km 75 del ramal norte, con un saldo de cincuenta fallecidos y doscientos heridos. La prensa responsabilizó a un grupo de “brequeros” en estado etílico, asunto que el Congreso puso en manos de una comisión investigadora.

En el ramal del Austro la exposición al peligro era menor; tampoco se producían los asaltos que hoy sobresaltan el oído de los viejos pasajeros y tripulantes. Asombrados comparan el imperio actual de la perversidad y la paz con que se movilizaban en sus buenos tiempos. Una sola excepción cabe mencionarse, para hacer verosímil el relato, porque en todas partes y en todo tiempo hubo transgresores. El único de los peligros ocurrió con las incursiones del bandolero Naún Briones, jamás al tren, como en las versiones cinematográficas. No tuvo tanta insolencia y se dedicó a asaltar los pueblos y haciendas que de alguna manera estaban vinculadas al ramal del Austro (aparte de los que la literatura le reconoce). Así transcurrió el solemne paso del tren hasta Piedras y así se habría escrito la bitácora en su cabina de mando: de lenta y permanente armonía, con un solo norte: el progreso total. De los hechos penosos que eventualmente interrumpieron las marchas del pueblo y su tren no se puede hacer omisión; hay unas cuantas historias de trascendencia.

## **Historias**

Hay capítulos en la historia ferroviaria que sin estar aislados del contexto principal, destacan por sí solos, por sus circunstancias o efectos. La narración debe seguir el hilo de los protagonistas principales; del pueblo, sus necesidades, fortalezas y aportes; su argumento principal es la vida cotidiana; puede llegar a tener tintes de odisea, ocasionalmente regada con sangre. Si los hechos contribuyen a edificar el perfil del pueblo requieren una precisión justa, con detalles.

### **El Guabo se queda sin tren**

En la fertilísima zona productiva bañada por la desembocadura de los ríos Chaguana, Jubones, Pagua y Siete la gente ni siquiera imaginaba la posibilidad de un tren. Se movilizaba en canoas, aprovechando las corrientes y luchando contra ellas en el regreso. La agotadora travesía por el cauce del Jubones tenía una parada y descanso obligatorios en el caserío que se levantaba alrededor de un gran árbol de guabas “machetonas”, de tronco centenario y robusto para amarrar las canoas: con el tiempo y por la costumbre creció el nombre de El Guabo, puerto fluvial importante. Finalmente –como justo premio a las hazañas de sus patriotas- el ferrocarril llegó al pueblo en la primera década del siglo XX. Tenía estación y muchísima demanda de pasajes. Para referencia de las generaciones actuales los cronistas recuerdan que la estación estaba levantada en el sitio donde al presente hay un pequeño monumento a ese “Guabo”, el árbol que se hizo legendario.

Entonces el río circulaba por lo que ahora es el centro de la ciudad (calle Río Seco) y seguía hasta su desembocadura al norte de Machala. Pero un invierno inclemente estuvo amenazando desde que se colocaron las últimas durmientes. Se tomaron medidas de prevención, con escasos recursos y suficiente anticipación,

abriéndose un desvío que a la postre resultó incontrolable, fatal. A los pocos meses de inaugurado el servicio, el río se desbocó en una avalancha de lodo y agua; rompió el cauce y lo abalanzó por otro rumbo. En su vorágine, la corriente abrió paso tomando el camino más recto; hizo un enorme desvío alejándose totalmente de El Guabo. Esa verde llanura por donde circulaba el tren quedó partida en dos: un enorme abismo se llenó con las aguas del río; con el tiempo se levantó un puente de madera y se hizo el pueblo de La Iberia. Pero el tren no volvería a llegar a la estación de El Guabo. Su gente acostumbrada a la comodidad del viaje, debió crear alternativas molestosas y complicadas, la principal se operaba en El Cambio: para “cambiar” de vehículo. Se acabó el sueño de ver el tren llegando a Tenguel y otras poblaciones de la costa norte.

## La provincia se queda sin tren

1941. Todos los hechos dolorosos de este año fatal para la historia ecuatoriana son demasiado conocidos y escapan a la presente narración. Una vez ocupada la provincia por las tropas invasoras, uno de los principales botines sería el ferrocarril. Fue tomado de inmediato y puesto a órdenes de los oficiales peruanos. Nuestros compatriotas perdieron el más importante vehículo de transporte. Ese engreído ferrocarril que tanto esfuerzo significó a la Provincia, que hubo de esperarse por tanto tiempo, en cuestión de pocos días cayó totalmente bajo el control de las fuerzas de ocupación. Intempestivamente se paralizó la producción; no había medio para trasladar los productos y menos a la gente. El colapso fue absoluto: congelado el tránsito, inerte la costa oreense. Sólo el ejército peruano iba y venía sobre los vagones, consolidando su fuerza, envileciendo al pueblo. Hervía de rabia la sangre de los oreenses que renunciaron al exilio: extraños en su propia casa; humillados, despojados, sometidos a la condición de “perdedores”.

Una página clave en la historia del ferrocarril sale de este capí-

tulo: brillante y a la vez opacada por la sombra del absurdo. Víctor Soto era un joven recién casado y aún sin descendencia; reputado por su temeridad como cazador y aventurero. Por esta afición logró un notable conocimiento de la geografía de Arenillas y la audacia para sobrevivir en circunstancias extremas. Con la toma de la Provincia por el ejército peruano se produjo el desalojo: el temor cundía frente al brillo de las bayonetas y ante la codicia de la vanguardia invasora. El saqueo fue despiadado en los primeros días, irracional, sin escrúpulos. Se paralizaron las actividades productivas, los negocios cerraron, no había trabajo, alimentos ni servicios elementales. La población de la frontera se vio obligada a buscar el exilio. Comenzaron a tomar forma los fantasmas del “refugio”, se hizo el estigma de los “refugiados”, castigando injustificadamente a los hombres, mujeres y niños que corrían para salvar sus vidas; después de haber perdido sus bienes materiales.

La familia de Víctor Soto, sus padres, hermanos y sobrinos, optaron por la misma salida. Caminando, con unas cuantas prendas de vestir al hombro, llegaron a La Palma, primer puesto de avance a la cordillera. El destino era la Parte Alta de El Oro: Zaruma, Piñas y Portovelo. Antes de concluir la primera etapa del periplo Víctor tomó la decisión de regresar: “Yo muero aquí, en mi tierra” fue lo que dijo según lo recuerda su sobrina Rosa Soto. Junto a su esposa pronto estuvieron en la casa de Arenillas. En tanto sus parientes debieron padecer la agonía de un lento vía crucis: de Zaruma los enviaron a Cuenca, de donde pasaron a Ambato y finalmente a Píllaro. Cuando se “devolvió” la Provincia, la parentela recuperó lo poco que restaba de sus propiedades; destruidas, humilladas. Entonces se enteraron del final que le tocó a Víctor.

Se había conformado la resistencia civil en la Provincia, dando golpes certeros y cautelosos al invasor. Al estilo partisano, con ele-

mentales armas para el contraataque se fijaron los objetivos: uno de los principales sería paralizar la odiosa manipulación del ferrocarril, una obra que significaba demasiado para los oreñenses. Prepararon un atentado, pusieron explosivos, lo hicieron estallar provocando su descarrilamiento y la muerte de varios soldados enemigos. La represalia



*Frente al portón de esta casa fue fusilado y enterrado Víctor Soto*

sería brutal, no se hizo esperar. Las huestes invasoras peinaron la ciudad por donde quiera que circulara un sospechoso, culpable o no. En la misma Arenillas y en otros lugares serían ajusticiados Guillermo Valdivieso, Semiglia y más civiles, entonces anónimos.

Doña Rosa narra lo que escuchó a la esposa de su tío. Luego del atentado la rabia se apoderó de los afectados; acusaron del incidente a un grupo que estaría comandado por Víctor Soto. Tenía el perfil de patriota indignado. Sin más preámbulos ni juicios lo fueron a buscar en su casa, lo arrastraron y condujeron a sus instalaciones: lo declararon culpable del atentado y fue condenado a muerte por fusilamiento. Antes de ejecutarlo le hicieron cavar su propia tumba y en el minuto final de su existencia, el jefe del pelotón de ordenó gritar vivas por el País del Sur. Víctor en lugar de hacerlo cambió el texto y a plena voz dijo su frase final: “Viva el Ecuador, hijos de...”. Fue sepultado en el mismo sitio del ajusticiamiento, entre matorrales, junto a otras víctimas. En este lugar se colocó una cruz blanca que se convirtió en lugar de peregrinación, adonde sus

parientes y conocidos iban a rendirle homenaje. Ya no está la cruz, después de haber permanecido casi seis décadas en su sitio, como referencia de los hechos, para memoria de sus allegados. El cadáver fue desenterrado por don Encarnación y trasladado al cementerio nuevo. No se puede quedar inconclusa una historia, y menos si resultó tan edificante como la de Víctor Soto; tampoco evadiremos alguna forma de odiosa comparación con otras versiones. Se sabe que Víctor Soto era del tipo “pendenciero” y que cierto día le dio una tremenda paliza a un ciudadano peruano de apellido Olaya. El agraviado denunció el maltrato a sus compatriotas del ejército. Esta habría sido la causa de su fusilamiento; quizás una razón más para el fastidio de los invasores.

Se nos disculpará una breve dilación, siempre vinculando los hechos históricos con la configuración de nuestra identidad; para la explicación de sus particularidades. Cuando el huracán Katrina asoló la ciudad de New Orleans millares de negros norteamericanos perdieron sus viviendas, quedándose en la calle. El poderoso Estado no estuvo tan fuerte ni muy presto para aliviar la tragedia y dispuso medidas solidarias: repartir a los damnificados en calidad de refugiados. Así fueron recibidos y así fueron tratados por sus compatriotas norteamericanos, con el mismo estigma del que ya nuestros abuelos habían tenido experiencia. Los ciudadanos negros no han parado de reclamar su tachadura de “refugiados” y reclaman otro calificativo; dicen que estando en su propio país no pueden ser tratados como advenedizos, con lástima y caridad. Esa mortificación la vivieron los orenses desde julio de 1941 hasta enero de 1942. Quienes la padecieron no han podido olvidar el maltrato, la humillación; arraigan mucho más sus afectos con el territorio que les pertenece.

Luego de que los usurpadores “devolvieran la Provincia” en la

mente de los niños no paraban las pesadillas de nuevas incursiones enemigas. El desaliento cundió entre las familias, la desolación cubría los campos. Fue tan grave la afrenta y total el desmantelamiento de la costa orense que el Congreso de 1944 declaró la emergencia de la Provincia. Largos años tomaría la recuperación de los bienes materiales, sobre todo de la confianza; una Junta de Reconstrucción fue creada; la primera tarea era devolver el alma al ferrocarril. En el más breve tiempo ya estuvo nuevamente deslizándose en la repartición de sus beneficios.

## Se pierde La Mascota

Para los temores que se abalanzaban sobre La Mascota ocurrió lo peor: las tropas peruanas de acalorada vanguardia saquearon las casas de Machala y se llevaban hasta las cortinas. La bella y lujosa Mascota no se libró. Pío y su familia habían buscado el refugio de Guayaquil; cuando regresaron todo era desolación, pestilencia, vergüenza; ya no estaba la pianola que hacía bailar a la gente. No pudo regresar la energía, el humor y el refinamiento de los tiempos dorados. Las fiestas continuarían una década más, porque era indispensable recuperar el ánimo; pero ya no tuvieron el esplendor y el entusiasmo de antes. La desmoralización se volvió epidemia: esa fue la peor de las derrotas, el más grave daño sufrido. El pequeño gran hombre dueño de La Mascota, alegre, pulcro, generoso, motor de la vida social, vio desmoronada su obra de medio siglo y en pocos días él mismo se desmoronó en una profunda depresión.

Nunca pudo recuperarse y murió con la agonía de su pena y la nostalgia de los días que alentó. Expiró y La Mascota se fue apagando con el duelo. El tren ya no iría a recoger sus encomiendas; fue otro de los monumentos hostilizados. Hasta la recuperación total de las fuerzas y del aliento, con el soporte que hiciera la Junta de Reconstrucción de El Oro, hubo que esperar un lapso prolongado,

de plazos que se volvían interminables. Todos los años de cultura atesorada, de sutilezas guardadas, de ahorros y esfuerzos materiales, se esfumaron en un abrir y cerrar de ojos. La historia de cada oreense está ligada a la experiencia luctuosa, propia, de sus padres o abuelos, y no para encender rencores; su utilidad consiste en la energía que aporte para encender cada nuevo día, para alentar resurrecciones, sobre todo a las vidas nuevas.

## **El ultimo viaje**

Decretar la desaparición de un transporte que se hizo símbolo y carne en el corazón de los oreenses no sería un fallo de sus propios actores; una orden en este sentido solamente podía llegar desde otras dimensiones, y llegaría envuelta entre los nudos de la burocracia y del centralismo, en una etapa originaria de su opulencia. Otro falso signo de modernización se imponía en la competencia; en realidad era un juego de intereses: el tren anunciaba su último viaje. Con la apertura de carreteras y la aparición de camiones que hacían más ágil el transporte de cargas y un provechoso negocio particular, el ferrocarril tenía los días contados.

El 22 de enero de 1971 se firmó el decreto supremo que ponía fin a los recorridos del ferrocarril por los campos y ciudades oreenses. La noticia que se veía irreversible hizo temblar no sólo a los rieles en su firmeza; se estremeció la tierra entera. Los costes del futuro cobraron esta vez el monumento más importante en el desarrollo de la provincia. Esa pequeña-gran máquina para transportar gente, tradiciones, costumbres y recuerdos estaba liquidada. La noticia apareció en los diarios anunciando: “el ferrocarril será liquidado por cuanto ya sus pérdidas resultan insostenibles para la empresa, que debe resignar una pérdida mensual de 28.000 sucres” (Diario El Nacional, febrero de 1971). Se iba a liquidar el servicio del ferrocarril y muchos ferroviarios pasarían a la desocupación

(Mendoza Virgilio, La Provincia de El Oro). La decisión estaba tomada. En Diario El Nacional del 2 de febrero de 1971 apareció el titular: Liquidación de FF.CC. El Oro. Gobierno expide decreto. La mala noticia traía el siguiente texto:

“Por decreto supremo se autoriza a la Empresa nacional de Ferrocarriles del Estado para que proceda a liquidar dentro del plazo de un año a los ferrocarriles de la provincia de El Oro, debiendo levantarse la enrieladura en las dos vías: Puerto Bolívar Pasaje y Puerto Bolívar–Piedras. Esta facultad se hace extensiva a la venta en general de materiales, equipos, rieles y más bienes inmuebles... se procederá a la subasta pública según normas de la Contraloría... Los empleados percibirán el valor de un mes de sueldo como indemnización. Los trabajadores tendrán derecho a las indemnizaciones previstas en el código de trabajo. De la venta de los bienes exceptuáanse los equipos y líneas telegráficas... los cuales pasarán a poder de la Dirección General de Telecomunicaciones... la liquidación se ha dispuesto considerando la vetustez y sobre todo la competencia de las carreteras, lo que hace innecesaria y onerosa una posible rehabilitación”.

Hubo movilizaciones, manifestaciones en contra, voluntades dispuestas a sostener el servicio. Hubo lágrimas y angustia. “Cinco locomotoras en buen estado, gran cantidad de ejes de acero, ruedas y una apreciable cantidad de quintales de cobre, con un costo mayor a los 500.000 sucres, se entregó a un tal Carlos Rubio por la irrisoria suma de 21.000 sucres, ante las protestas de los funcionarios del ferrocarril” (Mendoza). 18 kilómetros de rieles que cubrían la vía Machala Puerto Bolívar también fueron adjudicados a Rubio por la cantidad de sesenta mil sucres. Los 82 kilómetros tendidos desde

Machala a Piedras “seguramente irían a beneficiar otros talleres de Acerías en Guayaquil” (Mendoza). Quedaban para el festín los terrenos de las estaciones y para la resignación los ferroviarios desempleados. Era la última dictadura de Velasco Ibarra.

Llegaron las cuadrillas, llenaron los camiones de rieles, de un acero purísimo, inoxidable; auténticos tesoros de metal y de historia. Nada se pudo hacer en el desmantelamiento y nadie sabía el nuevo destino que tomarían los rieles. Pero cuando los obreros quisieron desbaratar el puente de Arenillas el pueblo entero se sublevó; volcándose a protegerlo impidió su destrucción: además de ser un monumento era el único medio de cruzar el río. Los cacharrereros pensaban llevarse hasta el último perno.

Así como de niños nos fascinábamos con la marea agitando barcos de madera, colosos de mar inofensivos; mientras los pasajeros descansaban despreocupados hasta la hora de partida. Así, el paso cumplido -rompiendo amaneceres y crepúsculos- de los trenes y sus máquinas ardientes, sofocadas, no se quitan de la mente, como si hubiera la posibilidad de una recuperación. Pero el tiempo implacable sólo permite una recuperación en la misma mente; el tiempo es también un invento que se acelera y manipula al antojo del hombre, aunque su nacimiento y definición quizás nunca sean conocidos. Y todavía nos quedan las dimensiones para hacer la reconstrucción del último viaje del tren, porque aún quedan testimonios, monumentos y testigos de ese paso final; después será demasiado tarde.

## Capítulo 2

### Piñas – Piedras

#### Piedras: La estación final



La ubicación de Piedras resultaba la más estratégica para la estación, aprovechando un par de beneficios naturales: el ancho valle y las bajas cordilleras de entrada a la Sierra; una puerta y un puerto ideales para conectar el tren con la región. En

un clima fresco, con abundantes tierras y agua, para diversificar la agricultura; no tardaría en comenzar su conquista. Desde los siglos tempraneros de la Época Aborígen, más de mil años antes, ya estuvo habitada de agricultores que fabricaron hachas de piedra y cobre. Siguió un larguísimo período afectado por el despoblamiento, hasta la resurrección y apogeo que se lograra gracias al tren.

Piedras resultó la “elegida” con la implantación del último riel. Se levantaron los edificios de oficinas y bodegas; uno de la empresa, incluidas la boletería y los dormitorios de empleados; el segundo local pertenecía a la minera de Portovelo, mucho más amplia, de dos pisos, con espacio para el “carro” privado de los gringos. En el conjunto urbano destacaban las bodegas, la hostería y mulera del señor Pancho



*Población de Piedras*

Carrión; no podía faltar la iglesia consagrada a la Virgen de El Cisne, de tantos milagros concedidos al pueblo católico.

En 1962 Piedras tenía 632 habitantes, buen número si a ellos se sumaban los centenares de viajeros que semanalmente entraban o salían. Cerca de 100 familias hacían un poblado de dimensiones que destacaban entre los bosques de la cordillera. Más que nada, la ubicación de Piedras se volvió indispensable para los demás poblados, se hizo un lugar muy conocido, de concurrencia obligada, renombrado.

Inspirado en la reducción de costos el ferrocarril hacía malabares. Salía del bosque y entraba a Piedras, de frente. Para salir lo hacía a la inversa, retrocediendo hasta que el guardagujas le abría un carril, enganchaba algunos vagones, nuevamente ponía marcha adelante y abandonaba la estación. Con el tiempo se remedió la operación: un amplio redondel fue instalado a fin de que pudiera circunvalar con un solo movimiento, evitando esa complicada maniobra de salida.

Pasarán muchos años desde la inauguración del ferrocarril, para que obtenga el título de parroquia: el 24 de Marzo de 1964, un lustro antes de que el ferrocarril empiece a debilitarse; después de sus décadas más importantes. La fiesta de celebración reunió a centenares de personas,

autoridades, en una fiesta que duró varios días; Piedras ya no era ese pueblo anónimo, confundido en la vegetación; había crecido mucho en dimensiones y en importancia. Fue un lapsus de esplendor; pronto se apagaría.



Salvo ese corto y áspero paréntesis de 1941, Piedras vivió 40 años de auge y bonanza. “Era bien movida, de gran comercio” comenta Gilberto Jaramillo. No es difícil imaginar la agitación y actividad de una estación que servía para infinidad de pueblos: cientos de personas entrando y saliendo cada día en todo el año. Caravanas de arrieros esperando la hora de transportar encomiendas; pasajeros esperando en las “fondas” o salones de comida, en cantinas, en la hostería de Pancho Carrión o simplemente acostados en el suelo. Sin temores, porque la seguridad y la calma era la primera garantía. Nada se perdía y nadie robaba una fruta. La mercadería y los equipajes yacían en la tierra, a la intemperie, sin vigilancia; no había policía: de esto ya no es fácil tener imaginación. Los negocios florecían, se diversificaba la economía, la producción tenía un mercado fijo; lavadores de oro sacaban buenas cantidades de metal; de vez en cuando alguna mujer ofrecía caricias en forma clandestina. Y los curas de la

iglesia condenaban sus pasos furtivos, disponiendo los inobjetables designios de una fe inquisidora. El único peligro eran las grandes cargas de cianuro que llegaban para las minas de Portovelo. Piedras llegó a ser el corazón de la economía en el ombligo de la Provincia. Entonces los cambios que había impulsado sobrepasaron su fuerza y una modernidad más acelerada se imponía desde las carreteras recién abiertas. Un eclipse empezó a quitarle luz al tren, finalmente le llegó la noche y se apagó para siempre.

Desarmada para superar los ritmos y costos de la posmodernidad, Piedras perdió su influencia, sus casas se derrumbaron, la gente emigró y la estación quedó desprotegida. Los fieles sobrevivientes de su pueblo se mantienen empecinados en una vuelta de los tiempos. Solitarios miraban la transformación del paisaje, la renovación de las tradiciones; la contaminación del río. No esperaron en vano; buenas noticias y obras han empezado a devolverle la respiración.

Pero decir Piedras, también era relacionar a dos grandes potentados: la empresa minera de Portovelo, SADCo, y el comerciante de Piñas, Pancho Carrión. Amos y señores de Piedras, el uno propietario de tierras y monopolizador del comercio; la empresa, principal usuaria del tren; dueña de estación, bodegas y vagones exclusivos. Bajo ese amparo hegemónico, ocasionalmente arbitrario y excluyente, se desenvolvió la historia del tren, la distribución de sus beneficios. Estamos en las primeras décadas del siglo XX, completamente bajo el control de incipientes capitales, ansiosos de multiplicarse. Hasta 1950 duró el control de los gringos, cuando por diversas circunstancias abandonaron sus instalaciones, dejándolas en manos de inexpertos nacionales. Pancho Carrión continuaría incrementando su riqueza por más tiempo. De los acontecimientos y personajes que hicieron la estación de Piedras, los documentos y los testimonios cuentan muchas cosas.

La identidad oreense ligada al ferrocarril parecía que nunca perdería su lugar, ese espacio esencial en la memoria y en el corazón de los oreenses que marcó el ritmo de sus tiempos. Pero llegaron los dictadores y festinaron los restos de un monumento vivo: vendieron los rieles del tren a precio de chatarra y las locomotoras van sucumbiendo poco a poco frente al rigor del salitre y del viento. Sólo queda de pie –tambaleándose- la última estación de Piedras, el destino final del recorrido, donde subía y bajaba la mercadería, las maquinarias de SADCó; donde una marejada humana despedía parientes en viajes sin retorno. Con estas páginas pretendemos aportar a cancelar la deuda que la Provincia tiene con Piedras; cuando estén publicadas, la vieja casona estará completamente restaurada y algún vagón volverá a tomar su antiguo puesto. Haciendo justicia –contra la voluntad de los personajes- y porque ya son parte de la historia, es necesario mencionar a los ejecutores del proyecto: Ing. Joseph Cueva G., Alcalde de Piñas; Sr. Paul Moreno R., Director Provincial de Turismo; Sr. Richard Tapia, Presidente de la Junta Parroquial.

## Testimonios

Rehacer los episodios de la Piedras ferrocarrilera es tarea aún posible si consultamos a los actores, ya envejecidos; son de número escaso y memoria fresca. Ellos hacen el mejor documento, vivo, con emociones palpitantes y recuerdos latentes, los que trataremos de desvelar. Sus evocaciones, reminiscencias y nostalgias son indispensables para escribir la historia, interpretando su esencia y las herencias que dejara. Buscamos las fuentes en donde estuvieren, en su mayoría dispersos por la Provincia. Fuimos a recorrer la parroquia Piedras y sus caseríos, visitamos la vieja casona de la estación pensando en un reencuentro con los fantasmas de la vía. Creíamos que sería la última visita, porque en los planes de la comunidad cruzaba la idea de tumbarla, obedeciendo a las inclemencias del tiempo. Afortunadamente triunfó el imperio de la cordura y llegaron

los redentores, autoridades y funcionarios lúcidos: ellos pusieron los medios para restaurar la casona, el entorno y sus crónicas.

Después de cerrado el servicio la vieja casa o estación pasó a manos de la señora Eroteida Castillo, oriunda de Cariamanga; la compró hace 25 años a Pancho Carrión; barata, en 500 sucres. Doña Eroteida cedió las escrituras del predio a la Municipalidad de Piñas, que a su vez le encargó su administración a la Junta Parroquial. Mientras se levanta la estación renovada a ella se le construye una villa de hormigón.

Antes de ser desarmada estaba en el límite del peligro, una pequeña chispa podía incendiarla. El entablado y las paredes de caña y madera muy delicados apenas se sostenían; lo más firme eran las rejillas de las boleterías. Doña Eroteida narra la forma en se hacían los intercambios de productos en los patios de la estación: con base al trueque principalmente. Los campesinos congregados en la estación operaban sus transacciones, con lo que podían llevar complementos a sus casas o mercancías a las plazas. Prácticamente no circulaba la moneda, si acaso alguien manejaba los famosos “cartones” (los Patterson y Prentice) que inventaron los gringos para cubrir sus deudas. Eroteida, sin hablar mucho nos despidió al pie de la ventana, mirando la nada, la soledad de un pueblo casi fantasma, esperando el desenlace de una historia que hace poco tiempo fue tan veloz y puntual.



Buscando más testimonios encontramos a doña Rosa Jaramillo, antigua dependienta del bar al que llegaban los pasajeros y los comerciantes habituales. Piedras siempre fue un pueblo pequeño, pero rebosaba de gente, de una población flotante que llegaba a pactar sus intercambios o negocios, algo parecido al fenómeno demográfico que ahora es Huaquillas. Rosita nació en Santa Rosa; en 1930 llegó a Piedras a la edad de 12 años; está algo confundida con su edad, por una vida agitada que tuvo. Le tocó sufrir el miedo de la guerra por la invasión Peruana, el terror de una joven mujer soportando el estruendo cercano de cañones y fusiles. A su familia no le quedó más remedio que buscar refugio en Piñas, dejándola sola con su negocio. Finalmente tomó la decisión de exiliarse cuando los peruanos tomaron el puesto de Panupali, cerrando cualquier acceso de pasajeros. Otras damas resistieron hasta el final, pero sucumbieron a las promesas de oficiales peruanos y se fueron con ellos, enamoradas. Doña Rosa recuerda entre ellas a Digna Carrera; aunque más de una familia unió sus apellidos en el temblor de una frontera elástica. Cuentan los supervivientes que después del primer asalto, de pillaje y brutalidad, las tropas de la retaguardia llegaron con planes muy amables, de respeto; no habían padecido el furor de los combates (y sin embargo, cuando devolvieron la Provincia, la dejaron en ruinas). Otras familias –agrega– salieron por el camino de “las escaleras”, siempre a pie, con unas pocas vituallas y mucha angustia.

En la memoria de doña Rosa hay resentimientos además de otras verdades. Considera que el Presidente Arroyo del Río fue el principal causante de la tragedia: cometió traición al no entregar las armas que pedía el pueblo. De su testimonio no hay dudas, los documentos y archivos tienen suficientes datos para confirmarlo.

La ambición de los peruanos era llegar a Piñas y de allí quizás pasar a las principales fuentes de riqueza, en Portovelo. Entonces

la caballería ecuatoriana llegó hasta Panupali, se preparó en Buenaventura y sorprendió a los invasores dejando una masa de soldados peruanos muertos. En uno de sus recuerdos sustanciales menciona el de soldados peruanos que luego de raptar a una sobrina estuvieron a punto de capturarla; pero Rosa pudo esconderse en una trinchera y salvar su virtud. Le tocó escuchar el reseco tableteo de las balas; no pudo más y busco refugio. Los aviones sobrevolaron una sola vez buscando un objetivo específico (nunca se sabrá cual fue este). Cuenta que muchos compatriotas quedaron tendidos en la carretera, muertos; otros, por la desesperación de huir caían en los barrancos.

Al fin llegaron a Portovelo donde la compañía minera les ayudó con casas para vivir. Al año de la guerra doña Rosa retornó con su familia a Piedras, para esos días convertida en ruinas. Se había transformado en campo de enfrentamientos: el triste epílogo de Chacras se repitió en Piedras. La única construcción que milagrosamente pudo salvarse fue la estación del tren. Los peruanos quemaban todo cuanto encontraban, regalaban el ganado, desolaron el campo, no dejaron más que dolor y rabia en la gente. Una vez reinstalada en Piedras la población comenzó la reconstrucción, mientras doña Rosa –que había enviudado- sobrevivía con la venta de comida en la única fonda que fue posible instalar. Los americanos lograron salvar su transporte particular. Piedras tuvo su primera resurrección. Doña Rosa podrá ver una segunda anunciación.

En El Carmen vive don Humberto Tapia, no tiene muchos años ni muchas informaciones. En 1962 se radicó en Cañas, en lo que era límite entre Arenillas y Piñas. Desde niño aprendió las tareas de campo, y cuando llegó a su adolescencia inició la domesticación de una selva inhóspita, solo, cosechando chibila (de la que se obtenía aceite). Este fue su *modus vivendi* durante algunos años; llevaba el

producto para la venta en Piedras, sobre el lomo de un burro. Cada fin de semana salía de su finca, siguiendo los rieles del tren, con un quintal de chibila. El viaje sin ser muy largo era sumamente penoso. No había alternativa. Así pudo tener recursos para formar una familia y construir una casa sólida y amplia, donde sigue trabajando de sol a sol.

## El Jefe de estación

Gilberto Jaramillo, ex jefe de la estación Piedras. Acaba de cumplir 94 años de edad (en el 2011); antes de completar un siglo de vida, casi entera dedicada a trabajar en el ferrocarril, conserva una memoria envidiable, como un espejo. Nadie mejor que él para describir lo que era Piedras en la época ferroviaria. Siendo niño se incorporó al trabajo en Arenillas, ganando treinta sures mensuales; sueldo insuficiente para sus necesidades incipientes, por lo que decidió aceptar un cargo en Piedras, como

ayudante de estación, con un salario de ciento cincuenta sures. En esas funciones le tocó enfrentar la emergencia de 1941; improvisar el desalojo de las mercancías almacenadas. Ya se había difundido la noticia de la ocupación peruana, de los saqueos indiscriminados y de su avance tierras adentro en los propios vagones del tren. Era urgente evacuar y poner a buen recaudo todos los bienes posibles. Gilberto se apuró en buscar los medios, una cantidad suficiente de mulas; les pagó por adelantado,



*Don Gilberto Jaramillo. Ex jefe de la estación Piedras*

como era lógico, con dinero de su bolsillo; finalmente logró salvar todo. Cuando arribaron los usurpadores ya la estación y las bodegas estaban vacías. El ejército de ocupación se apoderó de la línea férrea y sus principales instalaciones.

Gilberto fue muy bien aceptado en Piñas y Zaruma; por su trabajo tenía bastantes y buenas relaciones con la gente, de manera que no le faltaron oportunidades para sobrevivir. Con lo que había ahorrado, gracias a un sueldo mejorado, le alcanzó hasta que la Provincia fue “devuelta” en 1942. En este año y en mérito a su destacada intervención, la empresa le ofreció el cargo de Jefe de Estación en Piedras, ganando un sueldo de 600,00 sucres. Aparte le cancelaron los valores por todo el año de paralización obligada. Su paciencia y eficacia fueron premiadas.

Las funciones de Gilberto Jaramillo incluían el despacho de carga, la venta de boletos y la contabilidad; diariamente emitía sus informes vía telefónica, comunicando las novedades y el envío del dinero. Cualquier persona que tuviera otro teléfono podía enterarse de las remesas, pero jamás se le habría pasado por la mente intentar un asalto. No se podrían tener más que buenos recuerdos de don Gilberto; buenas noticias; quizás la de una monotonía transcurrida por la buena vecindad y la honradez intachable.

Revisando en su memoria no recuerda de accidentes frecuentes, en la forma que actualmente aterran; cualquier daño –dice- era atendido por un pelotón de operarios; ellos solucionaban de inmediato toda clase de avería o contratiempo. El teléfono conectado por alambres era el más eficiente recurso para las comunicaciones instantáneas. Cumplidamente el carril o autoferro llegaba a Piedras al mediodía; el tren arribaba un poco después. Los viajes eran diarios, con la única diferencia de que los vagones podían aumentar si la carga lo

demandaba. Pasadas las dos de la tarde las máquinas habían partido de regreso a Machala.

De los incidentes vividos le tocó solucionar un considerable derrumbe en Playas. Una semana completa estuvo cerrado el servicio, hasta que se limpió la vía. Luego de restablecido, nunca más hubo paros de larga duración. Por lo contrario, el recorrido se hacía con la mayor normalidad, sin alteraciones, ni sobresaltos y menos con aceleraciones inesperadas. Curiosamente nunca hubo un médico en Piedras, quizás porque no hacía falta; no se reclamó su presencia. La gente era muy fuerte y saludable, resistente a la fiebre y las enfermedades. Sólo cuando la situación se hacía grave buscaban un médico.

Entre las personas influyentes, ocupando cargos importantes constaban: el representante de SADCo, señor Ernesto Paslaigue, de nacionalidad norteamericana; casado con ecuatoriana. El señor José Rosales era su ayudante, uno de los ecuatorianos elegidos por los norteamericanos en virtud de sus cualidades y honestidad; únicos requisitos que demandaban para los cargos de importancia y responsabilidad. Ancísar Espinoza ejerció las funciones de bodeguero. De ellos dependería el movimiento de las mercancías y el traslado de los ejecutivos a Puerto Bolívar, en el vagón privado, siempre listo. Vivían en el departamento de solteros que se instaló en el interior de la bodega.

Don Gilberto por su parte vivía en un cuarto de la estación; cada quince días regresaba a su casa de Arenillas. Los hombres vivían solos, en la forma como lo hicieron sus primeros jefes: Gonzalo Dávila y Humberto Orellana, todas personas muy consideradas en Piedras. Urbano Vera era el auditor y pagador, recorría las estaciones cancelando sueldos, supervisando y ejerciendo el control de las

finanzas. Pagaba en efectivo y se encargaba de hacer las compras de leña. Unos meses antes de que se suspendiera definitivamente el servicio del ferrocarril, Gilberto Jaramillo pasó al retiro, para vivir de sus ahorros, con cierta holgura, rodeado de la familia y de sus mascotas preferidas.

## Hegemonías

No se puede concluir una relación Piñas-Piedras omitiendo la aguada y colorida tradición oral fecundada en la mente de Pancho Carrión. En el tiempo de su apogeo decir Piñas y Piedras era como decir Pancho Carrión. Abrumados del espejismo mediático y de tantas ofertas que revolotean en la esfera de los deseos incumplidos, optamos por recuperar el aliento de las ficciones, de historietas, supersticiones y anécdotas que una vez fecundaron en tierra firme. Pancho Carrión destacó por la vitalidad y los capitales que puso en el crecimiento de los dos pueblos; pero se hizo legendario por sus proezas, las ficticias y las reales.

Paseando por el “Sesteadero los jóvenes de Piñas iban a conversar en las noches de luna, a contar sus historias y sacudir sus miedos. La sombra de un fantasma, las luces del carro infernal, el llanto de los espíritus penando, congelaban la sangre de los oyentes en su inocente credulidad. Porque hubo testigos que afirmaron haber vivido los espantos y visto con sus propios ojos una mula negra como petrificada, apestosa, amenazando a los que llegaban al Sesteadero con malas intenciones. Entonces la tradición de Piñas estaba inundada de candor.

Las aventuras de Pancho Carrión eran parte de la comidilla. Nació en Roma del cantón Zaruma, aunque hubiese preferido que sea en la legítima capital italiana, por la que sentía pasión. No le faltarían razones a su febril imaginación; Europa y Roma fueron escenarios de sus grandes epopeyas: como aviador “combatió” en la Primera Guerra Mundial, sufriendo heridas que le dejaron improntas de balas y esquirlas, cicatrices

y una placa de aluminio en su cráneo. En El Vaticano sería recibido por el mismísimo Papa, su “amigo personal”.

En el plano de la verdad, hizo fortuna después de haberse iniciado como carpintero, manejando con sabiduría las finanzas y el ahorro. En Piñas se casó con Otilia Loayza aún siendo pobre. Pero empezó a comprar propiedades pequeñas, solares y se hizo comerciante. Implementó estrategias con sello personal: una fábrica de refrescos o kolas; la confección de chancletas en sus propios talleres con madera de sus boques. Puso una tienda que llegó a constar entre las mejores de la Provincia, abastecida con todas las mercancías que se pudieran soñar, desde alfileres y licores hasta un auto Ford. En la hacienda Buenaventura tenía unas 300 cabezas de ganado, las que compartió con las tropas nacionales en 1941, mientras preparaban el asalto a la base peruana de Panupali. Multiplicó las fuentes de trabajo y se ha llegado a considerar que en un momento sostenía hasta unas 2000 mil personas. Y aunque los salarios nunca conforman a nadie, don Pancho compensaba la austeridad con obras de filantropía.

Todo negocio imaginable era una opción para las finanzas de Pancho Carrión; amasó una caudalosa fortuna, llegó a tener mucho poder. Fue agente del Banco Italiano, con capacidad de pagar sus cheques; SAD-Co, la poderosa subsidiaria de Vanderbilt le encargaba el dinero para los depósitos. En esos niveles alcanzó mucho prestigio, solvencia y seriedad. En Piedras implementó un monopolio. Sólo él se permitía comprar los productos que salían del campo; acaparaba, ponía precios y los vendía a las grandes empresas de Guayaquil. En cierta medida –reflexionan sus antiguos abastecedores y clientes- limitó el crecimiento de alternativas empresariales.

La bodega que levantó para sus transacciones comerciales sigue de pie en Piedras, abandonada, destruyéndose lentamente. En su tiempo de esplendor irradiaba respeto, acaso un cierto miedo y resignación; se trataba de las instalaciones más poderosas e influyentes después de las que man-

tenían los yanquis de Portovelo. Su único heredero, el Dr. Luis Carrión, vive en Guayaquil, por lo que mantiene descuidadas sus propiedades en la parroquia.

El empleado predilecto de Pancho Carrión en Piedra fue Alberto Morán. Uno de los servicios más importantes que había creado el empresario fue la casa de posadas: un gran edificio de madera, con 30 habitaciones donde los huéspedes se acomodaba como podían. Llegó a costar cinco suces la noche. Adicionalmente contaba con muleras y potreros para el descanso de las acémilas. Desgraciadamente se incendió, por lo que los viajeros debieron acostumbrarse a improvisar tiendas de campaña, chozas o ramadas para dormir.

Una forma de explicar el mito y la realidad del personaje es el tema de las yucas kilométricas. Según él, sembraba las plantas en sus terrenos de Buenaventura y las iba a cosechar en Piedras. Con esto daba a entender que en sus dominios la marca de Pancho Carrión llegaba desde Buenaventura hasta Piedras.

Doña Eroteida Castillo, reseña el matiz oscuro del magnate: “era dueño de casi toda la parroquia y en cierta manera ejercía el monopolio, especialmente del comercio de “chibila”. Situación que a la postre resultó nefasto para la población y otros comerciantes, porque perdían la libertad de ejercer sus propios intercambios. Para hacer más verosímil la figura de un personaje singular, no se puede esconder su condición humana.



*Señores Ambrosio Peña, Víctor Ortega y Lucio Reyes  
en la estación de Piedras*

## Los gringos

“Todo tiempo pasado fue mejor”, lo han repetido hasta su muerte los viejos empleados y trabajadores de la empresa norteamericana SADCo; habiendo estado conscientes de las condiciones de trabajo; de las relaciones laborales que los determinaban: verticales, hegemónicas, excluyentes. Pero argumentaban que nunca fueron precarias tomando en cuenta la extrema pobreza en que supervivieron antes de su encuentro con los gringos. Y su seguridad, las atenciones que recibieran nunca fueron mejores después de ellos. “En el fondo nos odiaban” solían decir, pero nos daban lo que no teníamos, educación, salud, comida; también nos respetaban. No era odio, era subordinación. Eran las reglas del juego, los fundamentos de los que emergieron los valores, la identidad. Y en el ferrocarril se impusieron idénticas normas.

Las fotografías captadas por Andres Tweedy son el mejor testimonio de esa supremacía. Gerente de SADCo por más de 20 años fue el ejecutivo que más influencia ejerció en Portovelo y la región entera. Se enamoró en Portovelo de su esposa, enfermera norteamericana; sus hijos nacieron y crecieron en tierra orense, tomándole afecto. Fotógrafo de gran talento captaba las imágenes y escribía su diario, un caudal de informaciones para la historia. En una de sus declaraciones describe los roles y el paternalismo que le correspondió desempeñar, además de la gerencia. Por ejemplo, en una peste de paludismo, al agotarse los medicamentos, le tocó apelar al “Agua bendita”, remedio que tomado con mucha fe sanaba a los enfermos. Tweedy capturó una imagen que se ha difundido mucho —con el escozor de su nieto John—; en ella aparece la que sería su esposa, cuando arribó a la Provincia: es llevada en andas, sobre los hombros de fuertes y humildes trabajadores descalzos. Había bajado del ferrocarril y debían trasladarla a Portovelo, algunos kilómetros de pura cuesta. Para descargar su conciencia John Tweedy oportunamente nos puntualizó que ella habría admitido esa forma de traslado solamente en los tramos difíciles, donde sus piernas

faltas de ejercicio no podían responder: por el célebre “Camino de las escaleras”, subiendo la cordillera de Sambotambo. La mayor parte del camino la habría recorrido a pie.

Pese a las justificaciones y desagravios, los gringos mantuvieron un régimen de preferencias y segregación; en Portovelo abrieron una pista de aterrizaje; en la iglesia ocupaban las primeras bancas, totalmente acolchadas; a sus círculos no penetraba ningún ecuatoriano; en la línea férrea mantenían una confortable locomotora-vagón de uso exclusivo. También tenían sus propias oficinas (de caña) en Puerto Bolívar y una gran casona de madera en Piedras (incluía bodegas, oficinas y dormitorios). Allí descargaban los equipos, herramientas, alimentos y ropas extranjeras, todos los implementos para la industria y su extensa red de servidores. La carga común y el resto de las mercancías se depositaban en la pampa, en los patios externos de la estación, sin peligro alguno.

Ese vagón exclusivo, un pequeño vehículo con capacidad para 8 personas era llamado “el carro de los gringos”. Estaba pintado de blanco, tenía el modelo de un Land Rover con ruedas de acero, motor de gasolina, dos puertas; lo que se podría llamar un lujo de la época. Eventualmente se le podía acoplar una plataforma para el transporte de cargas y equipaje. Nadie podía permitirse un privilegio parecido, ni siquiera el poderoso Pancho Carrión. Y sin embargo, pese a las noticias estereotipadas anti norteamericanas, si en uno de sus trayectos (improvisados según la urgencia) el vehículo debía encontrar a otro viniendo en sentido contrario, previo el anuncio por vía telefónica esperaba en una de las agujas y daba paso al tren mayor. Nada de arrogancias que desbocaran una marcha arbitraria.

Es preciso tomar en cuenta que esencialmente el ferrocarril fue instalado para dar servicio a la empresa y se financió con sus capitales, no obstante las contradicciones que existen respecto de su renuencia,

demoras, litigios e incumplimientos. También se sabe que el proyecto completo debía alcanzar al río Amarillo y Loja, pero nunca llegó. El oscuro mundo de las negociaciones, diseños y financiamientos puede llevarnos a la deformación de los hechos, por lo que es preferible hablar de hechos ciertos. Los trabajos de apertura de la vía siguieron más allá de Piedras, pasaron por Saracay y llegaron hasta Porotillo: dejaron una plataforma lista para la colocación del enriado. Pero a partir de Porotillo la cordillera empieza a elevarse en forma demasiado pronunciada, con formas sinuosas; un verdadero laberinto para una débil máquina, torpe para maniobrar en curvas. La naturaleza pudo más y los trabajos se detuvieron. Hasta Piedras llegaría el tren. El terraplén sería posteriormente aprovechado para la apertura de la carretera, esa temible ruta de curvas y precipicios.

Los norteamericanos –justificando atrasos, con el beneficio de las prebendas- fueron los financistas principales de la vía férrea. A cambio de los derechos para llevarse el oro ecuatoriano entregaban obras o materiales; un método mucho más eficaz que el pago de impuestos. La Provincia recibía de manera directa el beneficio, sin tener que andar mendigando en las oficinas de la burocracia estatal. De los procedimientos empresariales norteamericanos hay versiones desde puntos de vista opuestos. El poder y el capital norteamericano, en efecto, ejercieron presiones en los gobiernos; obedeciendo a su filosofía buscaban la máxima utilidad; imponían condiciones. Gobernantes sumisos y temerosos mermaban su capacidad de negociación, allanándose a las demandas empresariales. Salvo pocas excepciones –tal es el caso del Gral. Alberto Enríquez Gallo- hubo coraje para exigir más, para reclamar a un gigante. El General Enríquez fue injustamente vilipendiado, quizás por su casta militar, habiendo sido uno de los más probos gobernantes nacionales.

Y no obstante, los caminos avanzaban y finalmente el tren hizo el arribo previsto a Piedras. Si bien los planes cambiaban, la culpa no era de nadie: primero una Guerra Mundial; después las inclemencias de la naturaleza; finalmente el poder de la cordillera. El sueño de unir los dos océanos era precoz, quizás aún lo sea. El tren no pudo avanzar a Portovelo, menos a Loja; penetrar en la selva amazónica hubiese significado un costo de muchas vidas humanas. Lo que se hizo sirvió de mucho para toda la Provincia; los beneficios ocasionados por la explotación del oro de Portovelo se distribuyeron hacia todas partes desde la estación de Piedras. Así mismo circulaba el peligro en las voluminosas remesas de cianuro y carburo que iban a Portovelo para concentrar el oro: el costo de la contaminación acumulada lo están pagando las generaciones de hoy.

## **La influencia en la cultura**

Como ciudadanos del siglo XXI –“cómplices” de una cultura con pretensiones universales- nos interesa destacar el papel que ejerciera una máquina sobre las estructuras de la dimensión cultural, intangible: de valores que se quedaron en cada andén del ferrocarril, en cada poblado, en cada estación del año, en los anales de nuestra compleja o simple tradición.

Ha quedado demasiado claro, por donde pasaba el tren iba imponiendo las reglas del juego; normas de puntualidad, disciplina e indiscutible honradez; cortesía masculina, incluyendo las artes amatorias; en sus parejas la femineidad, considerada patrimonio y virtud de las “mujeres de casa”. En todo el camino, como un proceso imaginado en condiciones precarias, las relaciones sociales, humanas y civiles se articulaban a través de un hilo conductor: la reciprocidad. Todo era reciprocado, como un deber,

el compromiso de dar y recibir en la misma medida y a la hora oportuna, en cada necesidad particular. Pero no sólo se prestaban los bienes materiales, lo mejor y de mayor peso eran las atenciones y preocupación que la gente ponía en los asuntos, padecimientos y limitaciones del prójimo. Aliento, una compañía, una taza de café, servían para reconfortar el dolor de una tragedia. Esa fue la ley vital de los tiempos, la estrategia para superar un mar de necesidades: por conveniencia y por convicción se hizo carne, pasó al interior de cada individuo y configuró un perfil de la identidad social. El mismo tren se veía favorecido por este impulso, cuando los niños echaban arena en las rieles, a cambio de un paseo en el parachoques. Es que en la historia ferrocarrilera no se conoce de altercados, de atracos, de abusos y faltas de respeto. Si todo fue armonía, cooperación, atenciones, generosidad en medio de la pobreza; sinceridad y una modestia que llegaba a la humildad. Será por eso que la gente evoca y extraña los viajes –tan seguros aunque no muy confortables- en el asiento de un ferrocarril.



*Estación del tren brasileño*

El tren generó la riqueza de los pueblos articulando transacciones comerciales, acercando los destinos en el menor tiempo. Era eficiente y en su funcionamiento debía imponer el orden y la puntualidad; una demora o atraso significaban pérdidas generalizadas (a más de los déficits de la operación). De manera que las frecuencias

del tren intervenían directamente en el ordenamiento de las costumbres, creaban otras y les ponían horario estricto. Perder el tren significaba

perder los frutos que salían al mercado. Las citas obligadas, los paseos, visitas al médico y los encuentros furtivos fueron regulados por el reloj, sin que por ello se perdiera la libertad de transitar el campo y las pequeñas ciudades. La gente madrugadora se levantaba antes que el sol.

En las estaciones, campos y ciudades influidas por el paso del ferrocarril su impronta no sólo quedó en el suelo; se hizo palpable en el conjunto de tradiciones y costumbres de la población. De vertientes diversas, articuladas por el tren, los conglomerados humanos hacían acopio de experiencias y aprendizajes. Arenillas, Piedras, El Cambio, Santa Rosa, Machala, a medida que se acercaban y comulgaban juntos, configuraban sus valores: alrededor de un puerto o la estación. Ni un solo machaleño de cepa, que no es lo mismo que decir adinerado o de apellido ilustre, se considera al margen del régimen ferroviario, su disciplina y horarios; ninguno de ellos es ajeno al vehículo que transformó sus vidas y las puso a circular apuradas por los requisitos del mercado y las exigencias de la familia o del pueblo. El machaleño fue un dependiente del tren y su identidad floreció como una hiedra prendida de sus rieles.

Hemos tenido la oportunidad de recorrer parte de la ruta legendaria de la Sierra, por lugares donde el fantasma de la vieja máquina aún hace recordar los aullidos de su enorme bocina y el traqueteo de las ruedas contra el acero. En unos tramos nos acompañaron la esperanza y el optimismo, en otras la nostalgia. La estación de Guamate ha recobrado la alegría aunque sea una vez al día, cuando el tren llega por el mismo sendero a la vieja casona repleta de pasajeros y vendedores. Fuimos a la pequeña localidad de Palmira –patrimonio nacional- ahora distanciada de aquel voluble desierto que le diera nombre, con sus dunas de arena molida por el viento milenario. Los indios Chachas, de renombrada beligerancia, volverán a sentir el aliento de la máquina, al igual que la

gente de Alausí y los turistas extranjeros que colman su estación. Son pueblos que han recibido una oportunidad más para encarrilarse en el progreso, reforzando sus identidades, sin renegar de la historia. El Oro, Piñas y Piedras están construyendo su destino en la hora oportuna.

En una parte sustancial de la geografía nacional nos detuvimos frente al abismo donde emerge la recordada “Nariz del Diablo”, una verdadera cuchilla en términos geológicos (de nariz aguileña diríamos en términos coloquiales), a cuyos pies zigzaguea la línea férrea, para vencer ese empinado obstáculo y llegar a la maravillosa ciudad de Alausí. Este paso era lo más notorio y temible de un trayecto que unió la sierra y la costa luego de siglos de alejamiento. Fue quizás el lugar simbólico del tren, por su significado en cuestión de cálculos matemáticos y de operaciones cotidianas. Ahora el tren volverá a sonar por toda la Patria, y esperamos que en su trayecto se recupere una parte fundamental: las líneas que desde Puerto Bolívar llegaban al interior de la Provincia. La gente no sólo quiere viajar al apuro y llevar sus mercancías; para ello tiene camiones, buses y sus propios vehículos; también necesita pasear y regodearse en el paisaje silvestre, alejados del ruido y la contaminación, quizás por la ruta que un día abrió el ferrocarril.

## **Piñas: resumen histórico**

El origen de Piñas se confunde entre leyendas, ficciones y documentos; con aclaraciones y debates que transparentan dimensiones ocultas. Y sin embargo la historia sigue incompleta, falta por desentrañar lo que oculta la tierra para hablarnos de tiempos y espacios mucho más lejanos, desconocidos por ahora. En primer lugar, nada se ha pronunciado con base científica acerca de los pobladores precolombinos; no existen interpretaciones de cómo se desarrolló la Época Aborígen en una zona de transiciones, repleta de indicios arqueológicos. Y se



*Andres Tweedy y su futura esposa en el camino de las Escaleras*

acumula a la hora de buscar el primero y segundo de los poblados “modernos”, de sus comienzos en un lugar que estuvo en el camino de Ayapampa. No sería la actual vía asfaltada y rápida; habría que buscar siguiendo

los recorridos originales, posiblemente aquel itinerario del sabio alemán Teodoro Wolf. Cuando llegó a nuestras tierras contratado por el Gobierno Nacional para inspeccionar los recursos mineros del País. El camino iba de Paccha a Santa Rosa pasando por Guahueles; pero fue modificado privilegiando el paso por Ayapampa, Buza y Tarujala, dejando aislada parcialmente a Paccha. (Andrade, 1923).

El Perito José Gálvez, enviado en 1816 por el Bachiller Muñoz de Loayza desde Cuenca, elaboró un importante detalle del potencial aurífero del cantón Zaruma (entonces un enorme cantón de la provincia de Loja). Las dudas que en el orden histórico artificioamente se habrían creado con esta visita han sido dilucidadas, descubierto sus intereses, por lo que la historia ha sido rectificada. Una vez conseguida



*Convoy de mulas cargando el cable del “Pique”*

la independencia de España tienen lugar las erecciones jurisdiccionales y sus respectivas delimitaciones territoriales. Para una ilustración didáctica de la crónica nos remitiremos a los documentos.

Recordemos que en la “Gaceta de Colombia” del domingo 4 de julio de 1824 se publicó el Decreto de división territorial de la “Gran Colombia”. Todo su territorio se divide en doce departamentos, 37 provincias y 230 cantones. Su texto, en lo que respecta a nuestro territorio dice lo siguiente:

El Senado y la Cámara de Representantes de la República de Colombia reunidos en Congreso. Decretan:

**Art. 11.** El departamento del Ecuador comprende las provincias: 1. de Pichincha, su capital Quito; 2. de Imbabura, su capital Ibarra; 3. de Chimborazo, su capital Riobamba.

**Art. 12.** El departamento del Azuay, comprende las provincias: 1. de Cuenca, su capital Cuenca; 2. de Loja, su capital Loja; y, 3. Jaén de Bracamoros y Mainas, su capital Jaén.

1. Los cantones de la provincia de Cuenca son: Cuenca, Cañari, Gualaceo y Jirón

2. Los cantones de la provincia de Loja son: Loja, Zaruma, Cariamanga, Catacocha.

3. Los cantones de la provincia de Jaén y Mainas son: Jaén, Borja y Jeveros.

**Art. 13.** El departamento de Guayaquil comprende las provincias 1. de Guayaquil con su capital Guayaquil; y, 2. de Manabí, su capital Puerto Viejo.

1. Los cantones de la provincia de Guayaquil son: Guayaquil, Daule, Babahoyo, Baba, Punta de Santa Elena y Machala.

Inscrita en esa repartición de territorios la evolución de Piñas transcurre y acelera, perdiendo la paciencia. Habiéndose limitado a ser un barrio de Zaruma, sin que su crecimiento mereciera reconocimientos, le asignan rumbos inusitados, quizás injustos. Diez años después de agotarse en proyecto de la Gran Colombia, en 1840, el enorme cantón Zaruma predominaba en la región incluyendo las parroquias de Paccha, Santa Rosa, Chaguarpamba y Yúlug. Entonces Piñas pasó a ser parte de la parroquia de Paccha, compartiendo su condición con los poblados de Buza, Calera y Piedra Blanca.

La anexión no agradó a ninguno de los interesados, en razón de las distancias que demoraban los servicios públicos (muy esporádicos) y principalmente las atenciones del capellán, urgencia de un pueblo sumamente católico. El dilema repercutía en Zaruma, que tampoco veía con buenos ojos la medida porque le restaba jurisdicción y jerarquía. En consecuencia el Cabildo solicita al Supremo Gobierno de 1845 la creación de la parroquia Piñas y su restitución a Zaruma. Se insiste en la solicitud de “dividir” Paccha y “Las Piñas”, con 900 habitantes cada localidad. El acta del Concejo argumentaba: “La localidad de Piñas, la honrosidad [sic] y carácter industrial de sus vecinos, el empeño que demuestran en procurarse adelantos materiales, intelectuales, todo hace a este anejo digno de alternar entre los pueblos de más provecho... Los vecinos de Piñas tienen tanto interés en que el anejo se eleve a parroquia, que con sólo esta idea que la han concebido desde años atrás se afanan cada día en mejorar el local del pueblo y oficiosamente tienen construida una capilla y una casa del Cabildo”. El texto refleja de la manera más fiel el espíritu que animaba a la población, el que no ha dejado de pronunciarse jamás.

Con fecha del 21 de octubre de 1846 Manuel de Jesús Andrade informa que la petición fue atendida de manera parcial, sin resolver el conflicto mayor; se le concedió a Piñas el rango de viceparroquia,

incluyendo los barrio de Calera y Buza ¡incorporada a Paccha!

Las protestas y gestiones de las autoridades zarumeñas nada pudieron lograr en una primera instancia, pero no cejarían en el empeño. Pasaron largos años de trámites hasta que finalmente –en 1862- se le otorgó la categoría de parroquia civil y más tarde la autonomía eclesiástica, consagrada a la Virgen de la Merced: parroquia La Merced de Piñas.

Y pasaron otros largos años, hasta que en 1869 regresa a formar parte del cantón Zaruma, provincia de Loja. Según las crónicas, el año 1870 se produce un reasentamiento siguiendo las recomendaciones del párroco, doctor Francisco Hidalgo. Entonces debió abandonarse el primer asentamiento de la vía a Ayapamba para comenzar otro proceso de colonización. El nuevo territorio estaría, según los documentos, a una distancia de medio kilómetro del anterior poblado. En este periplo debe entenderse la narración del imaginario bachiller, a la hora de tomar posesión de las tierras en el verdadero territorio de Piñas.

La historia recién ha comenzado y debemos resumirla venciendo el entusiasmo. Sangre liberal alimenta el espíritu de los piñasenses que buscan su propia independencia. En los convulsionados días de 1895 se pronuncia a favor de la causa liberal y proclama su autonomía con el nombre de cantón “Independencia”. Se nombraron los funcionarios públicos, con la integración de Paccha y Ayapamba al proyecto. No cuajó la idea, Zaruma no lo permitiría. La esencia del piñasense quiere volar alto, quiere libertad, quiere crecer, persevera, madura su personalidad.

Venciendo la competencia zarumeña se implementa el servicio de estafeta (correo) en 1898; pero la mayor preocupación es la estrategia y los mayores esfuerzos se consagran a la apertura de caminos a la

costa. El papel de articulador para el comercio de la Sierra y la Costa lo cumplirá Piñas: de este rol emergerán nuevos argumentos para la consolidación de esa acariciada identidad. Entra al siglo XX con este propósito y orienta su brújula con ese rumbo; tenía suficientes recursos materiales y humanos: 5000 habitantes en toda la parroquia y unas 92 casas en la cabecera. No era demasiado ni escaso, de manera que sus requerimientos ya no caían en saco roto: Piñas sumaba argumentos a favor de su proyecto.

Así pasaron al siglo XX, robustecidos por su influencia regional y el crecimiento de la población. Hacia 1922 contaba 1200 habitantes. El número se convertía en el principal aliado para insistir en su



*El legendario Paso de las Escaleras*

demanda; un segundo proyecto de cantonización, presentado el año 1928. El cantón llevaría el nombre del prócer Córdova y la parroquia Moromoro el de Pedro Carbo. En esta vez tampoco se pudieron con-

cretar las aspiraciones; Zaruma oponía una resistencia tenaz, defendía una enorme franja de territorio. El 8 de noviembre de 1940, en el gobierno de Arroyo del Río Piñas asume la categoría de cantón. De allí en adelante el camino quedaba despejado para el resto de la “conquista”; su gran aliado sería el tren que llegaba a Piedras; las condiciones, circunstancias y los hechos se afirmarían en términos del equilibrio y eficacia que demandaba el servicio. Al efecto de sumar argumentos en favor de nuestra tesis, recordaremos también el Decreto mediante el cual se crea el cantón.

En la parte vital de los considerando consta: “Que la ciudad de Piñas es la de estación central de la carretera y ferrocarril de Puerto Bolívar – Piedras Loja y, por ende, constituye el centro distributivo comercial y de transportes, siendo necesario mantener autoridades de tráfico, sanitarias y judiciales que sólo corresponden a los cantones.

“Que el valor de las propiedades urbanas y rústicas y el volumen de capitales en giro comercial y agrícola, producen cuantiosas rentas fiscales y municipales... Que la ciudad de Piñas, fundándose en su personalidad humana, económica y geográfica, ha reclamado el reconocimiento legal a su categoría y que es función de responsabilidad legislativa atender el clamor popular que anhela bases adecuadas para su desarrollo”.

Se crea el cantón con las parroquias Piñas y Ambrosio Maldonado (San Roque); dejándose al Municipio la prerrogativa de crear nuevas parroquias con base a los caseríos existentes: Capiro y Moromoro; éstos adquieren la categoría el 13 de enero de 1942 luego de engorrosos trámites. Y pese a toda la vitalidad y trascendencia, Piedras no aparece en las candidaturas a parroquia de 1940; de sus significaciones históricas y de sus confluencias culturales se nutre el presente escrito.

## **Formas y condiciones de la supervivencia**

Comenzado el siglo XX los arrieros descalzos continuaban trajinando en la telaraña de caminos, dirigiendo las caravanas de gente y sus cargas a lomo de acémilas. Sin ellos no habría logrado hacerse efectivo el comercio: primero una incipiente actividad de complementos, con un mínimo de ganancias que generaban las compras y ventas de productos básicos, de frutas y artesanías. Los arrieros serían los pilares de la economía al comenzar el siglo XX, los transmisores de las nuevas corrientes de vida y de pensamiento. Aún viven muchos testigos y actores de la travesía, nostálgicos abuelos que reviven los pasos en su memoria; pasos lentos, penosos, difíciles. No se añoran los apremios y tardanzas que, por ejemplo, significaba el trasladado de un enfermo al hospital más cercano; sólo se lamenta que se hubiere perdido el ánimo, la seguridad y el espíritu de los caminantes.

En 1914, según Reginald Enock, el “camino real sale de Naranjal y asciende el Chicayacu. Desde lo alto del valle de Tenguel un camino se dirige a Pucará, en la hoya del Jubones y otro a Machala; y en el sur existe el camino de Santa Rosa, Zaruma y Loja”. (Enock, Ecuador). El viaducto principal se alimentaba con infinidad de caminos colaterales y tenía a Cuenca como otro de sus principales destinos. Para este tiempo en la provincia de El Oro estaban consolidados el poder y las ganancias de la compañía norteamericana que explotaba las minas de Portovelo. Los gobiernos empezaron a reclamar participación de las utilidades: en 1916, durante el gobierno de Baquerizo Moreno se insiste en la carretera que SADCo (en 1910) se comprometió abrir desde Santa Rosa a Zaruma. Al siguiente año se hicieron las enmiendas y ampliaron los cronogramas, sin anotar los percances que ocasionarían indómitos inviernos. Tras una serie de prórrogas y enmiendas contractuales,

finalmente la poderosa empresa se allanó al veto de la naturaleza, desistió de la obra y ofreció compensaciones en beneficio de la línea férrea, como está señalado en páginas anteriores. Tomás Rodil planeó la construcción de una vía directa a Zaruma, desde Santa Rosa pasando por Saracay. Debieron esperarse muchos años para que se iniciaran los trabajos (en 1931) y muchos más para ver concluida la obra, un tramo de 33 km, terminado en 1945. Sólo quienes vivieron las inclemencias del tiempo, en una zona inhóspita pudieron entender las razones de la tardanza. Si vivieron para contarlo.

Carlos Freire (82 años) cuenta los años de su infancia a través de los caminos de piedra, lodo y lágrimas, siguiendo a esos indomables y tristes niños o adolescentes que arriaban las caravanas. Hacia 1935 un ramal del camino empedrado partía de Moromoro hasta conectarse al “Camino Real” en Buenaventura. Una pequeña casa de don Pancho Carrión servía de refugio para cualquier eventualidad o aguacero. Seguía el punto llamado Sambotambo, que no era más allá de una referencia geográfica, siempre cubierta de vegetación y anegada de lluvias. La travesía se hacía despejando la bruma espesa, venciendo el frío intenso. En esas condiciones aparecía el sector denominado “La Escaleras”, una serie de camellones grotescos llenos de lodo espeso, que se había formado para superar la pendiente de “El Cucho”. La siguiente parada era La Palma, a dos horas de Sambotambo. De allí seguían La Tolda, la Quebrada, Platanillo, Panupali, Naranjos, Feijoó y Saracay, exactamente la ruta por donde luego se hizo la carretera.

Pero el camino antiguo era empedrado, tenía casi un metro de ancho –lo que dificultaba el cruce de caravanas cuando se encontraban en sentidos contrarios-; a la vera crecían grandes manchas de caña guadúa. En Saracay se daba la distribución de los

caminantes: unos iban a Santa Rosa, y otros a la estación de Piedras. Hacia cualquiera de los destinos elegidos, todos los caminantes, pasajeros y sobre todo los “arrieros” o conductores de caravanas, llegaban descalzos, con los pies reventados, a pesar de la práctica. Nadie pensaba en tener zapatos por aquellos años de tanta pobreza recuerda don Carlos. Serían muy pocos los que dispusieran de una mula para viajar, puesto que principalmente eran utilizadas para la carga. Ahora que ya no transitan los arrieros su imagen parecería un fantasma, un absurdo sacrificio; pero se deberá recordar que ellos fueron el soporte y el motor de la economía, de la fortuna que poco a poco se acrecentaba.

Con estas pretensiones, el camino se convirtió en el eje vital de la economía regional, a éste se articulaban, como raíces a un gran árbol, todos los senderos, algunos que empezaban en pueblos muy alejados de la provincia de Loja: Olmedo, Chaguarpamba, Alamor, Catacocha, Saraguro, Gualiel, Manú, Changaimina, y otros, sin omitir los pueblos azuayos de Oña, Nabón, Santa Isabel y todos aquellos que necesitaban una salida al mar. El destino, Piedras, era una feria permanente, saturado de gente que entraba y salía. Si era necesario pernoctar allí y no había dinero para solventar un hospedaje, de inmediato los caminantes levantaban pequeñas chozas en las afueras del pueblo: dormían con toda placidez.

La vía estaba transitada todo el tiempo, a toda hora y en cualquier estación del año, por más lluviosa que fuera; sin dejar lugar a demoras o postergaciones. No había estaciones de abastecimiento o tiendas bien nutridas, salvo una que otra cabaña donde se vendía guineo, alguna pastilla o donde algún curandero sanaba males menores. En las horas de comida, durante la travesía, se apelaba a la “tonga”, un pedazo de “molloco” y maní, arroz con carne seca y asada, todo frío. En los trayectos más largos

había hospedajes rústicos y provisiones de agua y forraje para las acémilas. Era durísimo el viaje, tanto que las acémilas se hundían en el fango, entre los camellones que dieron nombre al camino “de las escaleras”.

Fue la dínamo del comercio interregional y de ultramar: de un lado salía panela, café, arroz criollo de extraordinario sabor; del otro llegaban manteca, pernils, granos. Productos que se destinaban al trueque, teniendo como medida referencial el “almud”, equivalente a una arroba de peso. La actividad intensa y la fuerza de los herrajes sobre el camino terminaron por debilitarlo, de manera que el empedrado se fue desmoronando poco a poco. Al desprenderse las piedras, en los tramos más difíciles fueron reemplazadas por empalizadas; pero ellas tampoco resistieron el peso de tantos desfiles, de mulas que en sus árguenas cargaban hasta 5 arrobas de peso.

El camino se haría totalmente incómodo cuando se empezó a construir la carretera de Piedras a Platanillo. El colapso se aproximaba, el ocaso de los arrieros era irremediable: todo un régimen de subsistencia, creador de trabajo, si no de riqueza, tenía sus días contados. Los carros reemplazarían a las bestias y los choferes profesionales a los arrieros. Hubo protestas, inconformidad, indignación y angustia: un régimen de vida estaba liquidándose para dar lugar a otro, como la predice la ley del más fuerte. En 1937 llegó el primer carro a Piñas procedente de Loja. Se llamaba “el rey de la cuesta” y perteneció a don Pancho Gallardo.

En 1949 en el gobierno del Presidente Camilo Ponce se construye el puente de Saracay sobre el río Naranjos. Entonces se consideraba uno de los puentes más largos y espectaculares del país, más de cien metros de puro hormigón, finalmente inaugurado en 1950 con mucho estrépito. La admiración se volcó hacia el

puente mientras las hazañas de los arrieros pasaron al olvido.

Cuando se abrió la carretera de Moromoro a Buenaventura el viaje duraba tanto tiempo como el que se realizaba a pie. El carro salía a las 9 ó 10 de la mañana, siempre que no hubiese llovido la noche anterior; arribaba a Buenaventura cerca del mediodía si no se producían daños graves en la máquina. El trayecto se cumplía en etapas, unas sobre el vehículo, no tan cómodamente sentados; otras empujándolo, especialmente en el sector denominado “Quebrada oscura”, un sitio húmedo y siniestro donde el diablo acechaba y penetraba a las dimensiones de su incandescente morada.

El motivo principal de la odisea era llevar las cargas de café y arroz a la piladora de Pancho Gallardo en Piñas. El café de Moromoro gozaba de mucho prestigio y demanda por su gran calidad y exquisito aroma. En Piñas se pilaba y comerciaba el café: había una gran concentración de compradores o “mayoristas”, especialmente llegados de Loja. Estos pagaban buenos precios (en los mejores tiempos hasta cinco mil sucres por un quintal); ocasionalmente se permitían transacciones anticipadas, es decir, pagos por adelantados. La licencia de tales concesiones estaba rubricada en la puntualidad y honradez con que se cumplían los compromisos. Más tarde la licencia se extendió para otros fines y se convirtió en tarjeta de crédito, de manera que el comercio estuviera activo todo el año; la garantía vencía en la temporada de cosechas, estrictamente el 24 de septiembre. En el verano la plata abundaba y —luego de todas las previsiones y reservas— los derroches empezaron a formar parte de la vida cotidiana, entonces fueron posibles y admisibles ciertos lujos. En la estación seca resultaba más fácil viajar y gastarse algunos sucres en las tiendas de Piñas o en las ciudades que conectaba el tren desde Piedras. Los caminos eran las raíces que expandía la línea férrea en su siembra de fortuna.

## Un día para cumplir

Las ventas anticipadas tenían un día para concretarse; los créditos que concedían las tiendas y almacenes pusieron la misma fecha de vencimiento: todo ocurría el 24 de septiembre, el homenaje a la Madre de Las Mercedes. Llegado ese día toda la comarca de Piñas confluía a la ciudad y la transformaba en un cónclave “sagrado”: la entrega de cosechas, los compromisos financieros y las deudas de cualquier monto se pagaban sin demoras ni pretextos. Marejadas humanas llegaban a Piñas cargadas de dinero, ahorros y mercancías con que saldar deudas; inexcusablemente, sin dejar pendiente una sola: una fuerza moral las concitaba; no eran los pagarés. Todo tipo de artefactos fiados eran cancelados, lo mismo que se entregaban las cargas de café, arroz, cascarilla y cualquier producto vendido con antelación. De su parte los comerciantes pagaban saldos pendientes.

Uno de los principales acreedores era el señor Aureliano Gallardo, el más poderoso comerciante mayorista de Piñas. Los comerciantes y empresarios debían tener sólidas reservas financieras, de manera que pudieran sostener un año de capital en reposo. El 24 se daba la cita multitudinaria, alegre, multicolor, un ritual de homenaje al honor; una confirmación de la ética, la moral y el valor de los apellidos, aunque fuesen carentes de alcurmia. La economía adquiría vitalidad y consolidaba la trascendencia de Piñas, bajo el sello de la honradez. Resguardada de seguridades innatas no sería sorprendida por abigeos ni alterada su paz productiva. Naún Briones nunca llegó a Piñas. De vuelta a la campiña, a sus parroquias y fincas, los fieles pagadores habían descargado el peso de las deudas; pero a la vez regresaban cargados de nuevas mercancías: telas, ropa, zapatos, ollas, alguna cocina de kerosene, medicinas, etc., productos que serían cancelados al siguiente año, en el próximo 24

de septiembre. La economía se había renovado por un año más; no paraba de crecer.

1941. Siempre el año 41. No se quiere apartar de la mente, y no para encender pasiones; es la experiencia ligada a la historia que no se puede omitir. En este año las cosas tomaron un giro radical –continúa Carlos Freire–; entonces tenía 11 años y vivió el terror y la angustia por las detonaciones de fusiles y cañones que se disparaban en los combates librados al otro lado del cerro, en Platanillo y Panupali. El pánico llegó por el aire, con los vuelos rasantes de dos aviones que tenían la misión de bombardear Piñas: el uno debió regresar sin cumplir la orden, mientras que el siguiente –luego se supo– lanzó bombas en la parroquia San Roque. En esas circunstancias empezaron a llegar por la vía de Ñalacápac los compatriotas que huían de la invasión; procedían de Arenillas, Piedras, Saracay y de cualquier lugar ocupado. Pidieron posada en Moromoro, recibiendo hospitalidad donde había espacio; otra cantidad de exiliados pasó a los pueblitos de La Libertad (sobre una cumbre que da a Moromoro), Palosolo y hacia las poblaciones mayores de Portovelo, Zaruma y Piñas.

Por fortuna, había abundancia de maíz, arroz, yuca, plátano aves de corral, como para alimentar a los refugiados; ellos devolvían la hospitalidad prestando su trabajo en las chacras y en el cuidado del ganado. El “troje” (un gran cajón de madera colocado en los exteriores de las casas) permanecía rebosando de granos; así no faltaría la comida. Era el apogeo de la reciprocidad, ese valor constituido en columna vertebral de las relaciones sociales, el soporte material de los pueblos y sus generaciones: quedó consagrada en la base material de la cultura y fue la cúspide de sus logros espirituales. Las estrategias para superar la pobreza, sin necesidad de dinero contante y sonante, funcionaban en toda la región, al unísono, en perfecta

armonía; el ferrocarril sería el vehículo que las articulase, atando la cadena de pueblos uno a uno, ya sea por la línea férrea o por caminos de herradura. Estaban colocados el siguiente orden:

## **Pueblos y caminos anexos**

### **El paso de Buenaventura**

Se podría decir que por aquí nunca pasó la línea férrea, como en efecto sucedió. Pero esto no significa que Buenaventura hubiese quedado al margen de los beneficios que prestaba el tren. De ninguna manera; por el contrario, se convirtió en punto de enlace para los pasajeros que bajando en Piedras debían continuar su rumbo a las ciudades de la cordillera: Zaruma, Piñas, Portovelo y a todas las circunscripciones o caseríos de la geografía alta. Buenaventura se convirtió en altar de la Virgen de El Cisne gracias al mayor de todos sus portentos: salvar a la Parte Alta de la invasión peruana. En 1941 la neblina era tan espesa que las tropas peruanas no podían ver el camino y optaron por la retirada, reestableciéndose en su base de Panupali. Un fenómeno atmosférico que no ha dejado de producirse por la gracia de la naturaleza, de la Creación. Después del fracasado intento peruano los hechos tuvieron inusuales desenlaces, como para volverlos a contar, oxigenando la memoria

**Platanillo-Panupali.** Los pueblos no necesitaban estar en la vera de la línea férrea para incluirse en la esfera de sus influencias y beneficios. Sólo debían abrir un camino de llegada y conectarse a cualquiera de sus estaciones; así el radio de sus acciones se hizo amplio: trataremos de completar su historia y descripción. Los nostálgicos todavía se acuerdan de la vieja carretera, esa que hacía temblar a los pilotos de autos en el tramo de Platanillo a Monos; más de 150 curvas cerradas, cortas, en pendiente; como un gigantesco reptil subiendo la pronunciada cuesta. El alivio llegaba al coronar Buenaventura.

En septiembre de 1941, 30 soldados ecuatorianos del batallón Febres Cordero se encontraban en un improvisado puesto de vigilancia en Platanillos. Controlaban el avance de las tropas enemigas, el Regimiento No. 2, un contingente muy numeroso y bien equipado que había levantado un campamento en Panupali. El botín más codiciado eran las ricas tierras de Zaruma, Portovelo y Piñas, adonde apuntaban las ambiciones peruanas. Enviaron misiones de exploración, querían abrir el camino de la invasión total. Pero los centinelas ecuatorianos descubrieron el paso furtivo y dismantelaron el plan del enemigo; dieron aviso a los superiores; se organizó la réplica. El teniente ecuatoriano Leonidas Plaza Lasso, comandante del pelotón, urdió el ataque a la base de Panupali; sería sorpresivo, de manera que compensara la diferencia de fuerzas.

Los 30 soldados y su oficial marcharon en largas horas de silencio, tomaron posiciones alrededor del campamento peruano. Fue un despliegue perfecto; rodearon la base y pusieron en la mira sus objetivos. A la hora del rancho del 18 de septiembre el primer pelotón empezó la descarga desde el flanco derecho; fusiles, ametralladoras y granadas provocaron la carnicería. Los desprevenidos soldados del enemigo rodaban en pedazos; los que tuvieron tiempo emprendieron la huida; sus pertrechos, municiones y la mesa tendida quedaron abandonados. Hasta organizar el contraataque.

Luego de la arremetida inicial un segundo pelotón, al mando del Subteniente Zurita entró al combate. Para ese momento los peruanos ya se habían recuperado de la sorpresa, comenzando su defensa. Una ametralladora que había pasado desapercibida cegó más de una docena de vidas ecuatorianas. Hubo sangre y dolor en ambos lados. Panupali fue uno de los pocos espacios recuperados en acción bélica, aunque posteriormente debió abandonarse por las exigencias del Convenio de Talara que lo declaraba zona desmilitarizada. Así se

vivió este año en los pueblos y lugares relacionados con el circuito del ferrocarril.

Sólo para reclamar la atención mencionaremos los caseríos y puntos de referencia que forman y dan vida a la cordillera, desde Buenaventura hasta su descanso en la planicie de Panupali. La parroquia Moromoro, incluye los barrios de Palosolo, sitio muy concurrido durante las celebraciones de la Virgen de la Nube; Ñalacápac y Jarcaquilla, recónditos lugares víctimas de la sordera estatal; El Placer, Sambotambo, de haciendas ganaderas; en el llano se han formado los caseríos de Porotillo, Panupali, Naranjos, Fátima, Saracay, Damas, Camarones. La Chilca y Torata, antiguos pueblos del cantón Santa Rosa conservan su posición en la vía Rodil. Bastante alejados de la vía encontramos: El Palto, San Pedro Martín, La Libertad, Valle Hermoso, Mochata y Buenos Aires. De todos los rincones han salido frutos y mercancías para enriquecer la economía de Piñas y de la Provincia. Todos fueron dependientes del ferrocarril, todos recibieron sus beneficios y el impulso vital.

El Carmen. Directamente conectados a la esfera de influencias del tren aparece una pequeña serie de caseríos; fueron fundados o crecieron gracias a su trajinar, gracias a la energía que impuso en las dimensiones de su recorrido. El Carmen es uno de estos pueblos benjamines, fundado en los años de 1950 por Eliécer Beltrán. Entonces un joven temerario, llegó a la montaña de Lobos, selva de tigres y osos salvajes; empezó a colonizarla. En poco tiempo se le unieron Rogelio Galarza, Braulio Cabrera, Benigno Mora, Salvador Armijos, Emilio y Amado Galarza. Cuando hubo condiciones trajeron a sus familias, esposas e hijos. Tomaron posesión y suscribieron escrituras de amplios terrenos; levantaron la capilla, las primeras viviendas; Manuel Torres puso la primera tienda; la economía se movía con las cosechas de “chibila”, de fruto codiciado

en la industria de aceites. Asumieron el culto a la Virgen de El Carmen, se bautizaron en la fe católica. El ferrocarril se encargaría de abastecer al pueblo y sus negocios.

Hoy El Carmen ha florecido y tiene un vistoso parque con un busto de su precursor Eliécer Beltrán. Los visitantes pueden visitar la cascada, un fenómeno natural de increíble belleza; también pueden refrescarse en las apacibles lagunas del sitio El Recuerdo, en un confortable recodo del río Piedras. Para esto habrá que desalojar a los mineros que durante la noche destruyen el lecho del río.



**La Bocana.** Para vivir los episodios de La Bocana, de su creación y crecimiento merced al ferrocarril, no hay nada mejor que atender la narración de sus fundadores. Uno de los que sobrevive es José Manuel Aguilar (82 años), nacido en Muluncay. Siendo niño, de la mano de su padre en 1954 emigró a La Bocana, entonces un frágil y provisional caserío que compartieron con Eleazar Espinoza, Luis Chamba y Rei-

nel Jaramillo, los socios fundadores. “Don Aguilar” recuerda complacido los beneficios que obtuvieron del tren, sobre todo a la hora de hacer una comparación con el catastrófico servicio que ocasionalmente daban los carros. Para entrar y salir del valle alternativamente se podía disponer de pequeños camiones que en-

traban una vez a la semana. El más recordado fue el de Federico Carrión, zarumeño. Por una carretera veranera, demasiado angosta, expuestos al peligro, lentamente avanzaban los camiones. Cuando



*Remanentes del tiempo: viejo puente colgante en La Bocana*

comenzaban a caer las primeras lluvias los pasajeros debían bajarse y ayudar a poner cadenas en las ruedas o empujar el vehículo; en pleno invierno ya resultaba imposible la entrada.

Pensar en carros era ilógico, y mucho más si se trataba de un viaje largo, a Machala. En el ferrocarril era cuestión de unas pocas horas, exactas en todo el tiempo: no sólo impulsó el crecimiento de los pueblos en el valle, les puso horarios, orden, disciplina; aprendieron la eficiencia, a ganar tiempo. Los horarios del recorrido eran observados con el más estricto rigor. El que no llegaba a la hora se quedaba del tren y si el trayecto requería de pausas prolongadas para la carga y descarga en las distintas estaciones, luego se recuperaba el tiempo con un ligero aceleramiento; que no fuera peligroso. Don José Manuel

pone énfasis en la puntualidad que exigían los itinerarios; esto fomentó un régimen disciplinario inapelable: las normas de puntualidad se encarnaban, haciendo funcionar el reloj del cuerpo, incorporándose a la biología y a la identidad de cada pueblo, de cada ciudadano. A esto deberá sumarse la honradez; la seguridad y confianza que se tenía respecto de los demás. Los pasajeros subían al vagón de pasajeros; sus encomiendas y carga en el respectivo vagón, sin peligro de desaparecer. Si en algún momento, por excesiva demanda del servicio se ponían pasajeros en estos vagones, todos y todo llegaba intacto a su destino; nada se perdía; eran tiempos en que se dormía con las puertas abiertas (en gran medida todavía se lo hace en Marcabelí, Piedras, El Carmen y La Bocana). Tampoco había el peligro de asaltos, de abigeos, ni pensar en secuestros o crímenes inéditos. El viaje era casi un paseo, una fiesta, la oportunidad del encuentro con amigos, de conversaciones y amores no pasajeros.

Sólo un pequeño sacrificio representaba tomar el tren en Piedras; había que caminar. Los varones a paso ligero demoraban una o dos horas desde La Bocana; las mujeres demoraban un poco más, pero se contaba con la logística de las “bestias”, mulas o caballos que llevaban los costales y alforjas llenos de mercaderías. La recompensa estaba en el viaje sobre cómodos asientos acolchonados, sin baches ni reparaciones en medio camino. Fue estimulante, alentó los anhelos de vivir mejor, de buscar el confort, de ingresar de una vez por todas a una modernidad prudente y sostenible. Completamente articulados al mercado, a los servicios públicos, los motivos de viaje se incrementaban; principalmente eran para la venta de productos en Santa Rosa, Arenillas y Machala; para cumplir compromisos y efectuar gestiones; en la atención de la salud, el abastecimiento de abarrotes o ropa y el paseo. Los pasajes eran baratos al alcance de todo bolsillo: su valor se calculaba de acuerdo al tramo del

recorrido. Se acabó el aislamiento; también empezarían a circular nuevas mercancías, otras gentes, más oportunidades. Sólo se vislumbraban las bondades, nada opacaba el horizonte, nunca se opacó.

Marcabelí. Uno de los empeños mayores que tuvo Marcabelí desde su fundación, hacia fines del siglo XIX, fue la apertura de vías para comunicarse con el mundo exterior y venderle sus productos. La apertura de la carretera a Saracay, con pico y pala tiene ribetes épicos y episodios contradictorios, en una historia paralela. Hasta que se construyó la población tenía el apoyo de la línea férrea: no pasaba por el pueblo, pero tampoco estaba demasiado lejos la estación. Caminando dos horas se llegaba a Piedras. Después se hizo parroquia rural del cantón Piñas; recibió buenas atenciones de la Municipalidad y retribuía con gestos hospitalarios y generosos. Finalmente, con el asesoramiento de gente de Portovelo, hizo los trámites correspondientes y se erigió en cantón el 6 de mayo de 1986.

Marcabelí tendría su nombre por un incidente ocurrido a una caravana de acémilas que se perdieron en el campo. Leyendas inocuas instrumentadas en los tiempos de inicio, para cimentar una identidad en ciernes, la que en su madurez alcanzó un brillo notable. Más verosímil nos parece el hecho de que el fundador de Marcabelí, Santos Paucar, hubiese nacido en la localidad de Marcavelica, en la jurisdicción de Ayabaca, cuando aún pertenecía al Ecuador. No vamos a torcer el curso de las convicciones ni el sustento de las idiosincrasias; solamente nos preocupa despejar las dudas de la historia.

Marcabelí tendría incidencia en la comercialización de la producción agrícola que venía de Loja, siendo un punto de

enlace con el ferrocarril. Sería tan estratégico lugar que el propio bandolero (nacido en Cangonamá, Loja) Naún Briones hizo algunas incursiones por su territorio, asaltando a los terratenientes que poco a poco generaban la riqueza de la nación. En las tiendas bien abastecidas de Marcabellí (unas dos) los viajeros compraban provisiones y Naún Briones las expropiaba. Los favorecidos por la suerte y el trabajo temían ser asaltados; las mujeres no se salvaban del miedo. Esa incorruptible tranquilidad, la absoluta confianza que armonizaba la vida cotidiana, de pronto fue alterada por el bandolero y sus secuaces. En el tren los pasajeros hablaban de sus temores y perjuicios. En muchas casas de la región todavía quedan improntas de las balas que reventaban los revólveres de Naún. No se conoce de algún asalto directo perpetrado contra el ferrocarril, pero de sus acciones arbitrarias y sanguinarias, los que vivieron para contarlos aún los recuerdan.

Balsas. Mientras estuvo ligada al tren recibía sus influencias y beneficios: el rubro principal de su economía serían los árboles de madera, principalmente la balsa (de lo que provino el nombre de la ciudad). Cuando con la gente de Marcabellí, asociados en una gran minga abrieron la carretera, hubo un momento de discordia, con repercusiones serias de larga y triste recordación. Balsas salió al encuentro de la modernidad gracias a la carretera Panamericana.

Su comercio se diversificó y la mentalidad de la población quedó inspirada por el mercado. Optó por la modernidad, la adecuó a sus condiciones, desarrolló la industria avícola y creció hasta convertirse en uno de los cantones con mejor ingreso per cápita del Ecuador. También fue parte del extenso cantón Piñas y logró su cantonización en el mismo año que Marcabellí: el 7 octubre de 1986 el Congreso Nacional aprobó la creación del cantón, fecha que fue escogida por el pueblo para la celebración.

## **Piñas: la puerta de la fortuna**

¿Por qué un epíteto grandilocuente? No se trata de una lisonja ni dádiva alguna, como tampoco la sobredimensión de un fenómeno comercial. Simplemente es el reconocimiento del rol jugado por Piñas en la economía de la Región, tanto en la primera mitad del siglo XX como ahora en el inicio del siglo XXI. Si Portovelo fue el eje de la producción minera –continúa siéndolo para su infortunio–, fuente de incalculables riquezas, millones de onzas de oro extraídos en un siglo de laboreo; ya dejó su lugar y se debate entre contradicciones, lujos, abundancias recurrentes y contaminación. Zaruma concentra su atención en la cultura, la historia y el turismo; también se involucra en la minería con la secuela de efectos paradójicos. Piñas llegó a predominar en la Parte Alta hacia finales del siglo XX y se convirtió en centro del comercio, de inversiones garantizadas, con todos los riesgos implícitos.

Toda persona que buscaba oportunidades en el comercio se trasladaba a Piñas y montaba su negocio. Con los ahorros que empezaron a crecer, fruto del trabajo en países extranjeros, la bonanza económica cobijó la ciudad y la hizo crecer en dirección y con los términos de la modernidad. Quizás tuvo que pagar un precio: el derrumbamiento de sus casas históricas, patrimoniales. Consciente de eso, la ciudadanía con la guía de sus líderes quiere recuperar lo perdido, reeditando la historia, sus tradiciones y valores. Debe hacerlo si no quiere desaparecer ahogada por la modernidad líquida que todo lo cubre.

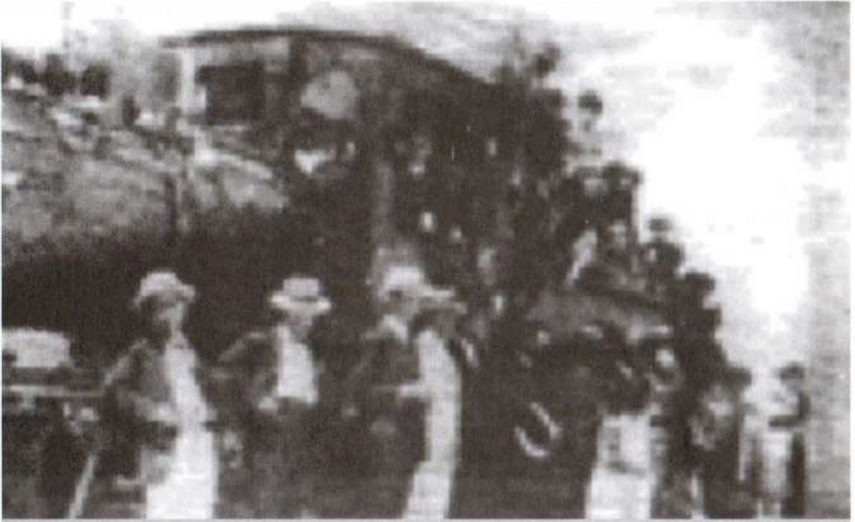
Podría pensarse que la gente de Piñas sólo mira hacia adelante, siguiendo los dictados del pensamiento liberal; pero no es así lo confiesan sus teóricos. No se abominó del pasado a pesar de los

cambios operados; la prueba vital es el recurso de la palabra; de la memoria oral, recurrente hasta el hastío. Los más conservadores miran en todas las direcciones y retroceden para orientarse bien, avanzar puntualmente, con lealtades renovadas. Conjugan de manera sabia las ventajas de la tecnología y la cultura de masas con los usos y costumbres tradicionales; por ejemplo: un molido de maní o “sopeado” elaborados en “molloquera” eléctrica. Porque es innegable que las generaciones jóvenes están deslumbradas por las ficciones del mercado y los oropeles de las modas. A ellas principalmente se dedican esfuerzos como este, de restaurar la historia y sus valores.

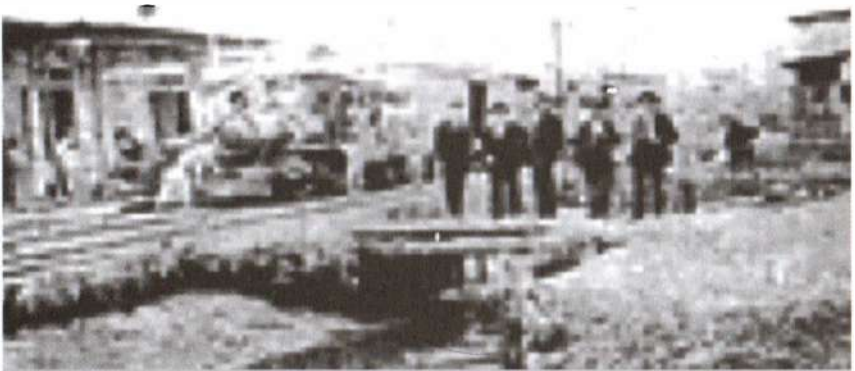
Nada distinto a lo que ocurre en las parroquias y caseríos del cantón, allí donde las costumbres se han mantenido tan herméticas como vulnerables; la gente aferrada a sus creencias y rutinas, sin abjurar de las facilidades modernas. Contradicción o no –tampoco error de apreciación- la modernidad líquida todo lo invade y si tiene fuerza todo lo derrumba. En el paisaje rural la parafernalia del campesino se forma sobre el lomo de una mula, con sombrero, un machete en su vaina, un celular en el bolsillo, un televisor a colores y un pasaporte siempre listo. El retrato no hace más que reflejar la realidad, lo que ocurre no sólo en las parroquias de Piñas; es un fenómeno nacional, en el que aún podemos mantener un sello distintivo.

En tanto la ciudad de Piñas trazó puntualmente el itinerario de su destino, lo tenía orientado desde que empezó a crecer: el comercio y el bienestar serían las metas, en un juego balanceado de promesas, oportunidades y riesgos, con el soporte de la familia ampliada. Buscó oportunamente los recursos y capitales; los primeros entraron directamente por la ruta de Piedras y el camino de las Escaleras; después llegaron las remesas del extranjero;

finalmente con las legiones del interior y de sus profesionales saboreando el éxito. Las reglas fueron estrictas y perfectamente observadas desde ese memorable día de septiembre. En el tiempo justo Piñas pasó a convertirse en la ciudad más activa de la Parte Alta: una gran puerta de la fortuna.



*Puerto Bolívar en 1899.- la pequeña locomotora llamada "Panadera"*



*Llega el ferrocarril a machala.- El primer viaje directo desde puerto de bolívar se realizó el día domingo 23 de abril de 1900 a las 10 de la mañana*



*Vista de Puerto Bolívar en 1909. Gráfica de las vías del ferrocarril sobre el Muelle Municipal de Cabotaje. Al fondo edificio de Aduanas y parte de Malecón*



*Estación Ferroviaria de Machala. Se inauguró en 1905, construido por el Arq. Otto Von Buchwald quien además construyó el Colegio 9 de Octubre.*



*Locomotora Machala. Puerto Bolívar en 1899, fue el primer vehículo utilizado en el tendido de la vía férrea entre Machala y el Puerto*

# Índice

*Pág.*

|                     |          |
|---------------------|----------|
| <b>Prólogo.....</b> | <b>5</b> |
|---------------------|----------|

## **Capítulo 1**

### **Historia Ferroviaria**

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Tiempos agitados .....              | 9  |
| El proyecto .....                   | 16 |
| Las vicisitudes de Eloy Alfaro..... | 26 |
| Organización y funcionamiento ..... | 31 |
| Ramal de la costa .....             | 39 |
| Ramal del Austro.....               | 50 |
| Itinerario austral.....             | 59 |
| Bitácora                            |    |
| Historias.....                      | 68 |
| El último viaje del tren.....       | 74 |

## **Capítulo 2**

### **Piñas-Piedras: La llave de la fortuna**

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| Piedras: La estación final .....               | 77  |
| Testimonios.....                               | 81  |
| El Jefe de estación.....                       | 85  |
| Hegemonías.....                                | 88  |
| Los gringos.....                               | 91  |
| La influencia en la cultura.....               | 94  |
| Piñas. Resumen histórico.....                  | 97  |
| Formas y condiciones de la supervivencia ..... | 104 |
| Un día para cumplir.....                       | 109 |
| Pueblos y caminos anexos                       |     |
| El paso de Buenaventura .....                  | 111 |
| Piñas: La puerta de la fortuna.....            | 119 |





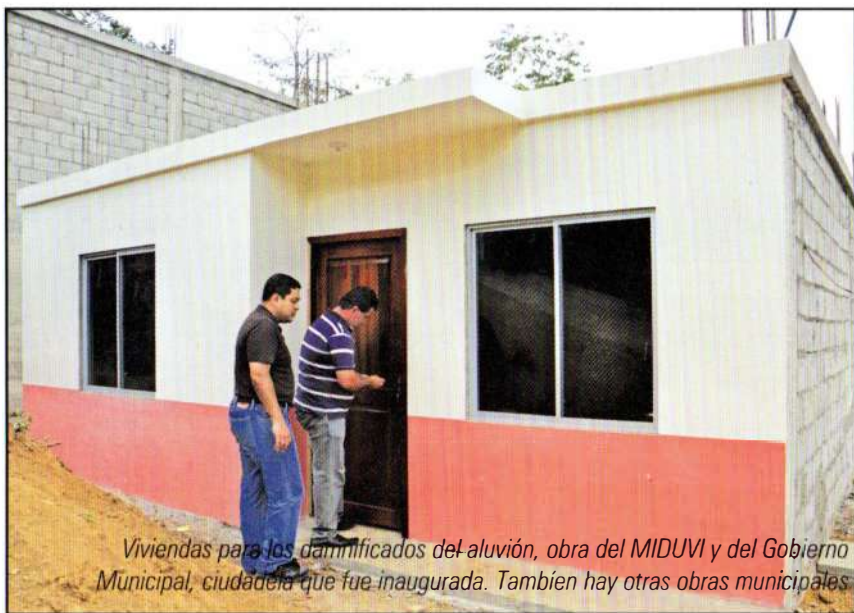
## GOBIERNO NACIONAL POR EL RESCATE DE PIEDRAS

*El Gobierno Nacional presidido por el economista Rafael Correa Delgado, por intermedio de la Dirección Provincial de Turismo liderada por Paúl Moreno, en convenio con la Junta Parroquial presidida por Richard Tapia León y en coordinación con el Gobierno Municipal de Piñas tiene en marcha un importante Proyecto para rescatar la importancia que otrora tenía Piedras. Con ese propósito está en plena ejecución la construcción de un moderno malecón y la remodelación de la histórica estación del ferrocarril. También hay otras obras municipales.*



*Obra de la Dirección Provincial del Ministerio de Turismo*





*Viviendas para los damnificados del aluvión, obra del MIDUVI y del Gobierno Municipal, ciudadela que fue inaugurada. También hay otras obras municipales*







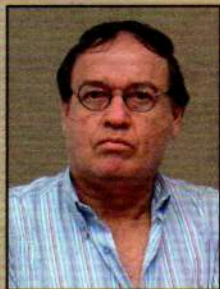
**Aquí se vendían los boletos para el servicio de ferrocarril en Piedras**



**Remodelación de la histórica estación del ferrocarril**

# Piñas

## La Puerta de...



Rodrigo Murillo Carrión

La historia de Piñas es una búsqueda, todavía no tiene fin. La exploración no es una misión, es una forma de vida; es el proceso que va configurando las distancias, las diferencias, la identidad, y las oportunidades son los escalones que dejan avanzar y extender los plazos de la búsqueda.

Piñas ha subido los escalones y mantiene el ritmo de su vanguardia. Ha crecido y sigue aumentando sus dimensiones, tanto como su riqueza y bienestar.

Un día inició su recorrido en caravanas de mulas guiadas por arrieros. Después puso una estación del ferrocarril en Piedras y enlazó a la región entera. Fue el apogeo, la primera gran victoria sobre el destino; el éxtasis de los valores culturales y de la riqueza monetaria. Después llegaron los medios de locomoción acelerada; su gente entraba y salía, volaba lejos, siempre a la caza de oportunidades.

Al comenzar el siglo XXI sus conquistas son inobjetables, evidentes; se ha convertido en una puerta de la fortuna. Cuando encuentre la perfecta simetría de la materia, el espíritu y la cultura estará cercana a una meta.

