

Francisco Villacís Giassi

6.2.5.38

*¿Cómo se viajaba  
a Quito?*

E

*Colección "TAHUANDO"*

61  
2008

CASA DE LA CULTURA ECUATORIANA "NÚCLEO DE IMBABURA"

Lcdo. Francisco Villacís Giassi



# ¿Cómo se viajaba a *Quito*?

*Colección* TAHUANDO N° 61  
Ibarra, 2008

# PRESENTACIÓN

JOSÉ ALBUJA CHAVES



¿Cómo se viajaba a Quito?, es la interrogante que se plantea el propio autor con el título de esta obra que constituye el volumen No. 61 de la Colección Tahuando que con gran visión y perseverancia mantiene el Núcleo de Imbabura de la "Casa de la Cultura Ecuatoriana".

Y la respuesta no se deja esperar porque fluye inmediatamente a través de los IX capítulos en los que se encuentra distribuido el opúsculo, siendo, evidentemente, el medular y más extenso de ellos el V, pues se trata de la transcripción del escorzo "Aventuras juveniles" de la autoría de quien fuera monseñor Jorge Eduardo, hermano consanguíneo de Francisco Villacís Guiassi, autor de este volumen.

La obra en sí deviene en una lectura amena, interesante y nostálgica, pues en forma ordenada y avanzando con los años caminados desde finales del siglo XIX nos conduce en un viaje virtual que se explica por la época asignada en trozos históricos, hasta dejarnos ubicados en las últimas décadas del XX, época en la cual las actuales generaciones -ya hoy en la cúspide de nuestra existencia- también paladeamos en vivo y en directo las vicisitudes de un viaje a Quito como un destino final para los estudiantes universitarios, con el sabor de las limitaciones de una carretera llena de utopías alargadas y frustrantes por los ofrecimientos gubernamentales incumplidos, así como por nuestras adaptaciones a las incomodidades de los medios de transporte dotados de una tecnología incipiente todavía, como

para fastidiar la lozanía de nuestra anatomía juvenil.

En la evolución misma de la humanidad el medio de transporte más expedito, directo y sin costos es el del propio ser humano en tanto ser vivo como todos los animales, usando la tracción de sus propias extremidades inferiores como ser erguido, y valiéndose de los pies asentados a la tierra y marcando un paso de grandes pausas en los procesos de observación y aprehensión visual a la manera de exploración, o de gran ligereza cuando las circunstancias así lo requerían, especialmente en los momentos de riesgo de su propia integridad física.

Entonces, realizar un viaje a Quito y a pies, inclusive, parece que tampoco era novedad en aquellas remotas épocas ya republicanas, no obstante, como no sea el fijarse muy pronto en los equinos para apoyarse en su lomo y descubrir los arreos, las monturas y el sebo vacuno como accesorios para un viaje más placentero y menos fatigante. Y claro, las paradas o tambos se sucedían en gradación dentro de un trayecto de 1 a 2 días, lugares estos como para desarrollar la tertulia, la leyenda, la tradición y hasta el invento de aventuras tanto personales como otras puestas en nombre de ignotos o desconocidos para hacer de la ficción una suerte de afirmación o de relato con intentos de evidencia y camino a conformar la historia misma de estos pueblos ubicados en cadena viviente en los Andes del norte ecuatoriano. “No había carretera y solo se transitaba por atajos, chaquiñanes o caminos de herradura en un recorrido aproximado de cien kilómetros; había que pasar por Otavalo, Mojanda, Curubí, Malchinguí, Cajas, la Bodoquera que era una recta de 5 kilómetros aproximadamente, espacio plano lleno de arena; luego por la hacienda “La Josefina”, para descender y pasar el puente de madera

sobre el río Guayllabamba; entrar a “La Providencia”, e ingresar al lugar “Sal si puedes”, otro arenal que los caminantes debido al material existente, tenían mucha dificultad para avanzar y en varias ocasiones, decían que retrocedían” nos advierte Villacís.

Y claro, aparecen también los Remache, muy conocidos en la novela de Gustavo Alfredo Jácome, con su exquisita fritada humana, posiblemente, por el dedo con uña conocida que encontraron y que sirvió de guía para el proceso y su ejecución en plena plaza pública otavaleña.

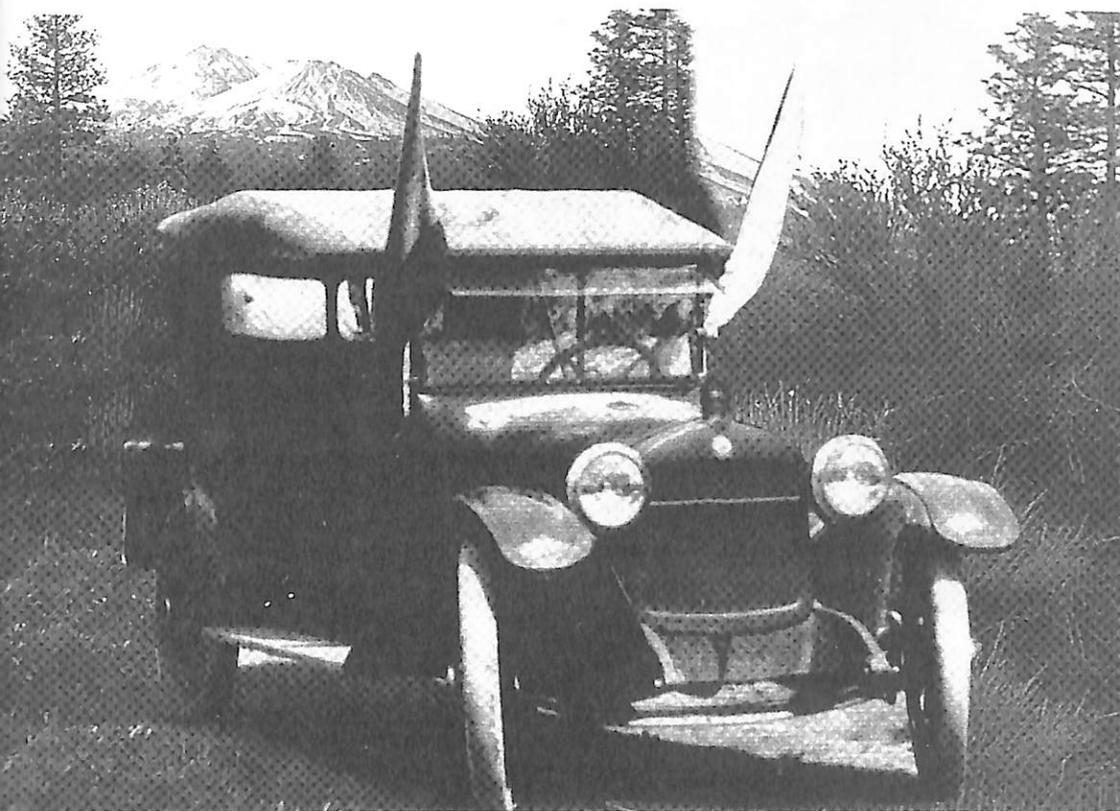
A través del relato también viaja el lector en los primeros vehículos llegados desde Quito y adquiridos por pudientes tanto para su propio uso, como para extenderlo a potenciales clientes. Y luego, será el ferrocarril con sus vagones de varias categorías incluyendo sus plataformas de carga; el autocarril como hijo menor, pero con diferente combustible de su antecesor de las grandes fumarolas originadas en su caldero parecido al mismo infierno. Finalmente nos lleva en los buses interprovinciales de Bertulfo Játiva, Enrique Gualca, Alejandro Vacas Gómez, Carlos y Luis García, para detenerse en la empresa de don Amado Espinosa que es otra historia particular, con su dueño y con sus ayudantes el señor Changuán, el “Huato” Vallejo y el negro “Evaristo”, todos de grata recordación.

Claro que el autor se olvidó del burro, el coche de madera, la bicicleta y del avión para redondear su obra, pero nos hace realizar “los cambios” en el patio de la Estación y nos rememora las pitadas del tren emitidas por el candente vaho que en lugar de quitarnos el sueño nos daba el ánimo necesario como para asistir a la escuela en pantalones cortos, no por la pobreza -que sí la había, claro- sino como una moda muy propia de los escolares de aque-

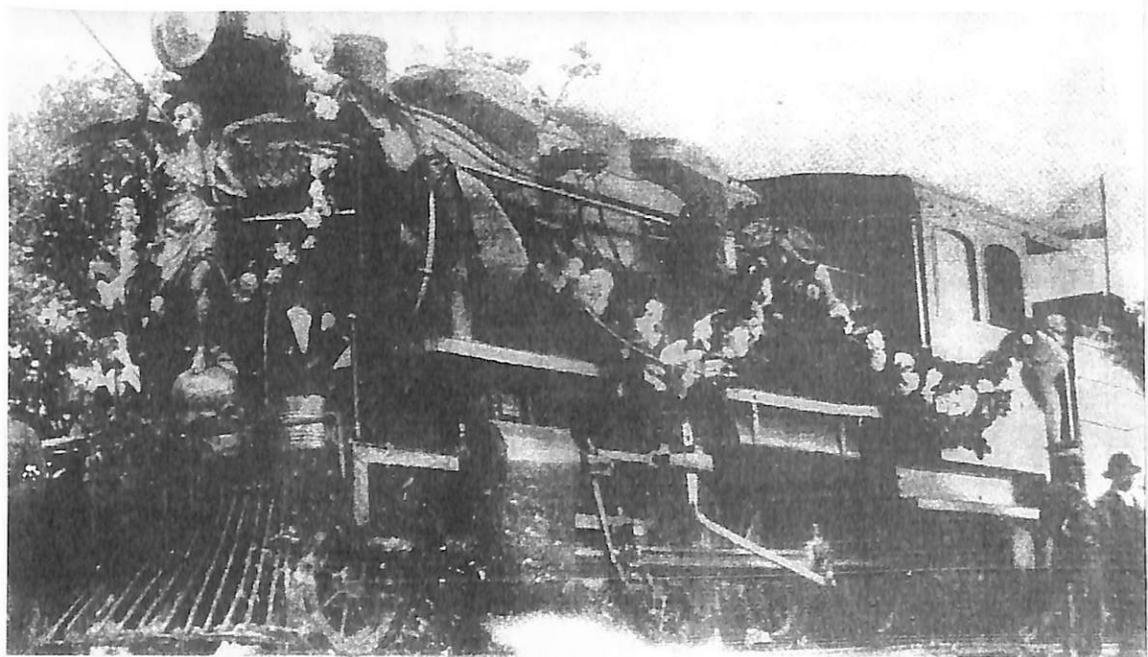
llos tiempos.

Hoy desfilan a grandes velocidades miles de vehículos en competencia desleal de modelos y características técnicas y de acabados lujosos por el gran chorizo llamado “Panamericana”, arriesgando sus vidas en medio de “chapas”, buses artillados, conos fosforescentes, aduaneros, conductores ebrios y peatones distraídos, mientras los lectores de este libro concluimos la lectura de su última página, apagamos la lamparita del velador y dejamos la mente en blanco hasta iniciar otro día que es un nuevo viaje en nuestro destino vital y mortal inexcusable...

## ¿Cómo se viajaba a Quito?



Primer vehículo que arribó a Ibarra (1910)



Primera locomotora que arribó a Ibarra (1930)

## I

**M**i padre, que había nacido el 4 de agosto de 1879, me contaba como viajaban desde Ibarra a la Capital por los años de 1898, las experiencias que vivió en aquella época. Él me decía:

Los viajes, se hacían a pie, a caballo, mulas o asnos.

No había carretera, sólo se transitaba por atajos, chaquiñanes o caminos de herradura en un recorrido aproximado de cien kilómetros. Había que pasar por “Otavalo”, “Mojanda”, “Curubí”, “Malchinguí”, “Cajas”, la “Bodoquera”, que era una recta plana de 5 kilómetros de arena. Luego, por la hacienda “La Josefina”, para descender y pasar el puente de madera sobre el río Guayllabamba. Entrar a la “Providencia”, e ingresar al lugar “Sal si puedes”, otro arenal que los caminantes tenían mucha dificultad para avanzar y en varias ocasiones que retrocedían. Llegaban a la hacienda “Mindobona”, “San Antonio”, “Pomasqui”, “Pusuquí” e ingresar al “Ejido de Quito”, hasta donde llegaban en su recorrido.

Los animales tenían que descansar y alimentarse unos días, hasta el regreso a Ibarra. Les llevaban a la hacienda de “Pusuquí”, cerca de “Cotocollao”, para que en los potreros.

Como el recorrido era bastante largo, obligadamente se descansaba en los tambos, o posadas donde se pernoctaba y comía. Dar de comer y beber en los abrevaderos a los animales y al siguiente día continuar el viaje.

En estos mismos lugares, se conseguía velas de cebo, para

curar las heridas de las nalgas de los cabalgantes, o también, unto (grasa de res cruda) para curar las mataduras en los lomos de las bestias que sufrían por la carga.

Las aguas de yerbas aromáticas eran las que más se consumían como manzanilla, menta, hierba luisa, cedrón, anís y especialmente orégano.

Para el torzón en los animales que comían hierba tierna, se les suministraba una copa de kerosene o una rama de cebolla introducida por el recto.

Habían varios tambos en el recorrido. El que más clientela tenía, era el de “Curubí”, de propiedad de unos indígenas otavaleños, los hermanos Remache. A él acudían caminantes de varios lugares, ya sea de la provincia del Carchi o de Imbabura y fue renombrado por la famosa fritada, que a más de ser sabrosa era barata.

Cuentan que por el año de 1896, una familia en aquel tambo se hallaba degustando esta carne, cuando, al coger un trozo se dieron cuenta que había sido una falange con su uña, que habían olvidado de retirar los Remache, y no se diera cuenta la clientela que la fritada era de carne humana.

En este lugar, habían varios cuartos para el alojamiento. Había uno separado de los demás, donde se le hacía dormir a la persona escogida de entre los pasajeros que reunía las condiciones para su objetivo gastronómico.

El profesor Gustavo Alfredo Jácome en su libro: “Los Pucho Remaches”. En relación con este tema, dice:

“Habrían primero palabreado hasta ponerse de acuerdo en como.

*Un solo hachazo en pleno pescuezo: ¡CHAG! Y ya.*

*Pero debía ser uno solo. Capaz de no darle tiempo para decir ¡Jesús!*

*Debía ser cuando tuvieran un chulla huésped.*

*Debía ser durante el primer sueño. Cuando por el cansancio del viaje durmiera como botado.*

*Otro sí: no debía ser conocido, sino un forastero: para que no reclamen.*

*Y adió cierto, lo más principal: debía ser rico.*

*Para nuestra buena suerte –pensaron–, el huésped de esta tarde reunía, talcualito, todas esas layas sin que le faltara una.*

*Por el habla se dieron cuenta que se trataba de un pastuso. Por los aperos, el gran anillo que llevaba y las alforjas que metió, les pareció un blanco acomodado. Y no había llegado otro huésped. Había nada más que esperar que anocheciera.*

*Le vieron que luego de comer se retiró a su habitación y cerró la puerta. Al darse cuenta que no había por el interior aldaba ni seguridad –todo estaba premeditado– se limitó a emparejarla bien.*

*Esperaron que el huésped cayera en el primer sueño. Cuando sintieron el pesado ronquido del que duerme cansado, comenzaron a abrir la puerta conteniendo la respiración. Al primer chirrido se detuvieron, pararon la oreja y luego de asegurarse que seguía durmiendo prosiguieron. Con un medido esfuerzo trataron de separar la puerta del marco en el que estaba remordida. Al fin se dio. Nueva pausa para oír la respiración despreocupada y un suspiro de alivio. Se lluspieron de uno en uno. El Melchor llevaba el hacha. Aguardaron un buen rato, hasta que los ojos se hicieran a la oscuridad y pudieran atisbar al hombre. Siguieron oyéndole respirar cargado de sueño. Cuando vislumbraron el bulto y el Melchor calculó la posesión del pescuezo, levantó el hacha. El afilado instrumento hizo en la oscuridad un guiño de luz que los asustó. Y con ese impulso asustado descargó el hachazo feroz. Crujieron los huesos destrozados. Oyeron que la cabeza saltó y rodó como un zapallo mate, mientras que el*

*cuero de sangre despavorida se trastornaba a borbotones. Poco a poco se fue apaciguando hasta que sintieron que descansó. Entonces, por los caños abiertos entró aire, como en un eructo. Después silencio. El mismo silencio, el mismito -¡Quién hubiera creído!, en que se hundirían años más tarde en el patíbulo, luego de la tronazón de la descarga”.*

### **Otro caso:**

Como existían rumores e indicios sobre este particular, se pusieron de acuerdo los arrieros Antonio Pulle, oriundo de la población de Mira y Amable Montenegro de San Gabriel. Ellos iban a capturarlos a los Remache y entregarlos a la policía.

Llegaron al tambo a las nueve de la noche y uno de ellos pidió posada sin que aparezca compañero. Como Antonio era gordito, le indicaron el dormitorio que debía ocupar, es decir el separado de los demás. Aceptó con gusto, pero de antemano Amable ya se había introducido bajo la cama del futuro huésped, sin que sea visto por los Remaches. Para simular dormir, apagó la vela que se hallaba prendida y esperaban despiertos juntos bajo la cama para mirar los acontecimientos que podían suceder. Pusieron la almohada sobre la cama, simulando que alguien dormía sobre ella.

A las doce de la noche aproximadamente, se escucharon voces.

- Oís, Melchor ya ha di estar durmido.
- Ispiremos un rato más, que duerma profundo, para qui no sienta el hachazo.
- Pero, darís bien en el pescuezo, para que no tengas problema como con el dil otro día, que casi se nos va corriendo y tuvimos que rematarle en el patio.
- Amable, oyes lo que va a suceder?, le decía en voz baja a su

compañero.

- Tienes los cabestros abiertos, para amarrar a los longos?
- Sí
- Entonces, listos para capturarlos.

La puerta, se abrió silenciosamente. Dos indígenas ingresaban agachados con dirección a la cama. El uno con una hacha bien afilada y el otro con un cuchillo.

De repente uno de ellos, comenzó a dar de hachazos a la almohada calculando donde se hallaba el cuello del posible difunto.

De inmediato, salieron de debajo de la cama los dos arrieros y con cabestros amarraron a uno de ellos. El otro se dio a la fuga. Ventajosamente, inmediatamente le capturaron. Los dos fueron trasladados y entregados a las autoridades en la ciudad de Otavalo. Les fusilaron en la plaza pública de Imbaquí el día 11 de julio de 1869. Estuvieron presentes cinco hijos, unos longuitos de tres a nueve años. Nadie se imaginó que en el recorrido de viaje entre Ibarra y Quito, habría una posada de caníbales.

En ciertos lugares del trayecto, aparecían asaltantes y ladrones. No solo robaban sus pertenencias a los pasajeros, sino que cometían crímenes. Los arrieros y caminantes se unían para pasar acompañados esos lugares peligrosos.

## II

### Los arrieros:

Para viajar a Quito a la Capital, los arrieros disponían de animales de mayor corpulencia física y resistencia, entre los que se hallaban las mulas a las que se les empleaba para el transporte de la carga.

Las recuas cargaban equipajes, encomiendas y fletes.

Los arrieros llevaban el avío (comida que no se descomponía rápidamente). Consistía en pinol, maíz tostado, cuyes asados, porotos, papas, pan o tortillas y panela, que les daban a los animales, no solo como alimento, sino también para su resistencia en el recorrido. El agua llevaban en unas calabazas llamadas puros, los animales bebían el agua en las acequias que al paso se hallaban. Cuando la sed les apuraba a los arrieros, hacían una mezcla de pinol con agua, el chapo rasgado y que saboreaban con arepas.

### III

#### **Salida de viaje:**

El tiempo del viaje era de 24 horas. Para la salida, cogían su macana, que era una tela fuerte de vivos colores, que le empleaban como bufanda (mantel, para tapar los ojos a los animales mientras se le colocaba la carga). Sus alpargatas, debían estar revisadas, o nuevas tenían que aguantar el viaje de ida y regreso; su sombrero, el poncho, avío en las árguenas, revisada la carga en los mulares y los cabestros bien ajustados. Finalmente llevar el inolvidable acial, fute o perrero, que es el que dirigía el camino de las recuas. Montaban en el aparejo sobre la mula de turno, y hasta pronto Ibarra. No se olvidaban en las alforjas velas de cebo, fósforos, cigarrillos, espermas y ramos sagrados para quemar en las tormentas, les acompañaban uno o dos perros.

Se despedían de los familiares, salían cuando el sol declinaba. Viajaban por la noche. Descansaban en los tambos. A las cuatro de la mañana del siguiente día reiniciaban el viaje. Llegaban a Quito a las diez u once de la noche.

De repente, por alguna enfermedad repentina morían. Una que otra se despeñaba.

## IV

### Viajes particulares:

Cuando alguna persona deseaba viajar a Quito, alquilaba un caballo, por diez suces y el mismo valor de regreso. Los animales se podían confiar y entregar solo a personas amigas, o en su defecto, el dueño del caballo tenía que acompañar hasta Quito y regresar con el animal.

A los caballos de alquiler se les colocaba las monturas de cuero y herrajes bien lustrados. En las ancas del animal, se les ponía las alforjas, que a manera de maletas, colgaban en los extremos del anca, donde llevaban: documentos y cosas pequeñas del viajante. Cuando alguien montaba en las ancas, se decía que va alanzado. Y si montaba sin ninguna montura o aparejo, iba montado a pelo.

Las mujeres, disponían de un galápago especial, que se denominaba "Gancho". Era una montura con un solo estribo, al lado izquierdo, donde iba una pierna, la otra cruzaba sobre la montura, posesión un tanto incómoda, pero, se respetaba la situación de mujer.

Algunos caballos por mal manejo de sus jinetes se desbocaban, caía el jinete provocando en algunos casos heridas mortales. O recibía cóces, que entonces iban a curarse en el hospital.

Viajaban a pie o en burro. Para montar, colocaban albardas o aparejos. En los asnos de tiro, les ponían la angarilla, donde llevaban la carga pesada. Por lo general estos animales hacían más tiempo en los recorridos y cuando se cansaban en el viaje, tenían que descargar y esperar una o dos horas hasta que se recuperen.

Mi hermano Jorge Eduardo, me contaba que en uno de los viajes que hizo a pie a Quito, se encontró con un indígena que llevaba sus alpargatas colgadas en el hombro:

- ¿Por qué caminas descalzo?, su contestación fue:
- Pellejo ca, cría nomás, pero alpargata, no.

(En las coplas, de cantares populares, existe una que dice: Cuando salí de mi pueblo, todos lloraron por mí, hasta las piedras lloraron sangre, por un tropezón que me dí).

Al fin del viaje se curaban los pies poniéndolos en agua caliente con sal, manzanilla y romero.

Para trasladar la carga pesada, lo hacían sobre andas, colocadas en los hombros de las personas (pianos, vehículos, maquinaria, etc.)

## V

La carretera entre Ibarra y Quito, se construía por partes y como era de imaginarse, se hacía para vehículos pequeños que circulaban en Quito.

Monseñor Jorge Eduardo Villacís Giassi, relata una experiencia vivida con relación a estos viajes, su título, es:

### **Aventuras juveniles:**

*“Declinaban los últimos días del año de 1925, cuando emprendí un viaje a pie a Quito; dos finalidades tenía este viaje: pasar unos días con mi abuelita materna, pues allá tenía su residencia, y luego aprovechar unos días de descanso en las vacaciones de mis estudios, nada menos que eran los últimos de secundaria. Lo hacía a pie porque tenía muy buena resistencia física y lo había hecho en dos ocasiones anteriores; y también para que el alquiler del caballo que me diera mi padre en efectivo (10 sucres), sea para gastos particulares.*

*Allá pasé los días de “inocentes”, el año nuevo y los primeros*

días de 1926. El regreso lo realizaría el 5 de enero, vísperas de Santos Reyes. Efectivamente, salí a las tres de la mañana, atravesé la ciudad, y, oh sorpresa, cerca de la "Carolina" me encontré con dos amigos, los hermanos Andrade y compañeros de estudios del mismo colegio Seminario San Diego, que también regresaban a Ibarra, pero ellos viajaban en caballo. No cabe duda que tuve la grata satisfacción de viajar juntos y nos iríamos turnando en los caballos.

Así lo hicimos por un cuarto de hora, pero a poco rato un automóvil que venía de la ciudad en pos nuestro, se detuvo, el chofer, por su suerte, había sido conocido mío e ibarreño, me pregunta que a donde iba, y luego me invitó a llevarme en el carro hasta Pomasqui, puesto que llevaba la misma dirección y así ganaba un poco trecho hasta que llegaran los compañeros. No cabe duda que así ahorré cansancio y gané gran trecho en pocos minutos con la velocidad del motor. Cabe anotar, que en aquella época había poco tránsito motorizado, pocas casas, pero muchos sembríos y potreros.

Llegamos a Pomasqui, mi amigo me pidió que le acompañe a Calacalí, desde luego con la aprobación del caballero que lo había contratado que lo dejase en aquella población, un tanto alejada de los pueblos de tránsito. Añadió dirigiéndose a mí: Sus compañeros van a demorar más de una hora, hasta llegar acá y en ese tiempo ya podemos estar de regreso, porque únicamente voy a dejarle y así puede conocer ese bonito pueblo; y también podemos ir conversando del tiempo pasado ya que viví en esa linda ciudad de Ibarra y a la vez me acompaña para el regreso.

No cabe la menor duda que me gustó la propuesta, y así poder conocer nuevas poblaciones, acepté un tanto alegre, aunque si medio preocupado porque talvez me alejaría de la compañía de mis amigos de viaje.

Ya un tanto alejados del poblado, la ruta era menos transitada

y empezábamos a subir por el camino más angosto y laderoso. Seguramente para interrumpir la monotonía del viaje, puesto que el conductor del carro debía poner más atención para evitar los peligros de baches y curvaturas; el señor contratante del carro, me dirigió la palabra comenzando con algunas preguntas sobre la ciudad de Ibarra, la Provincia de Imbabura y otros tópicos más. Muy culto, se hizo la auto presentación y así supe que se llamaba Carlos Morales, era padre de familia y que precisamente regresaba de Quito a donde había ido a dejar a sus hijos en los respectivos colegios; a su hijo mayor, en el Seminario Menor San Luís y a sus dos hijas en el colegio "La Providencia". También a mi manera, le conté algo de mi familia y le manifesté que yo también era estudiante del colegio Seminario Menor "San Diego de Ibarra".

De esta manera, el viaje resultó menos monótono y ya después de media hora, hicimos el arribo a dicha población, al son de la música, pues habían estado celebrando la fiesta de Reyes, y para los festejos externos, se hallaban afanosos alistando los tablados para los toros populares de la tarde, y, además festejando el triunfo de la señorita Carlota Jaramillo, que había obtenido el primer premio en un concurso de canciones ecuatorianas, la que mas tarde sería de renombre nacional.

Tan pronto como se despidiera el Sr. Morales, nos disponíamos al retorno, pero se presenta un joven apuesto y le propone al chofer que le alquile el automóvil por unos diez minutos, pagándole un valor subido, para dar unas vueltitas por las calles de la población, con la señorita Carlota Jaramillo. Halagado por la paga y la copita de un sabroso licor, no dudó mucho tiempo en acceder a la propuesta.

Tenga un poquito de paciencia me dijo y nos dirigimos a la casa de la señorita, donde tuve que esperar hasta terminar el plazo.

*Terminando este contrato, tuvo una nueva propuesta similar a la anterior y otracopita quizá mejor y más sabrosa, pero accedió en contra de mi voluntad, en vista que el tiempo pasaba veloz y se acortaba para mi largo viaje.*

*A continuación, otra tercera propuesta, pero mi amigo no consideraba que se agotaba la gasolina para el regreso y además se hallaba bastante mareado con el agua ardiente y el tiempo perdido.*

*- No se preocupe mi amigo, si hay todavía gasolina y accedió.*

*Pero terminado este último contrato, me puse bastante serio, y, ya me arrepentí el haber accedido a esta invitación: Otro peligro más, puesto que estaba embriagado y casi ya no podía manejar el automóvil, por lo que manifesté a los clientes, que ya no podía atenderlos y en buenas maneras, les expuse los motivos y se retiraron algo contrariados. Al chofer fue preciso darle de comer y esperar que se recupere un tanto de su embriaguez para emprender el retorno.*

*Los miembros de la familia Jaramillo, se portaron bastante bien conmigo y me brindaron finas atenciones.*

*Aproximadamente, al medio día, emprendimos el viaje de regreso por aquel que no nos brindaba buenas garantías, pero el chofer, un tanto iluminado por el licor, no medía los peligros, especialmente en la bajada, pues habían abundantes baches y numerosas curvas, iba tan rápido, que al pasar sobre uno de aquellos bordes, dio un fuerte salto, que se abrió la puertezuela y voló hacia la ladera uno de los asientos; con dificultad frenó bruscamente el carro, para que yo pueda bajarme y recogerlo, y así con gran esfuerzo lo recuperé. No es menester decirlo que antes por aquel camino subí alegre conversando con aquel caballero, admirando los nuevos panoramas, y que ahora viajaba rezando y encomendándome a todos los santos y casi*

*preparándome para bien morir; pero gracias a Dios, llegamos al plano y precisamente casi a la entrada de un caminito que empalma con la carretera general, sin dar rodeos por Pomasqui, ahorrando así gran trecho.*

*Me despedí de aquel amigo, agradeciéndole por este inolvidable paseo y deseándole felicidad para el resto de su viaje, nos despedimos con un buen abrazo, aunque él un poco avergonzado, me pidió disculpas.*

- *Qué le pasaría a este chofercito?, el tiempo lo dirá.*
- *¿Y a mí, que me esperaba el largo viaje a Ibarra, ya solo, sin los compañeros del colegio, con solo un sucre en el bolsillo y entrada la tarde?, veámoslo.*

*Puse el poncho al hombro, (el único equipaje) y emprendí en un trotcecito, aunque no con la velocidad del carro, pero si podría serlo en la soledad, la distancia, la hora o también algo inesperado.*

*Tranquilo trotaba pensando en la suerte de los dos compañeros y del chofer, más, de pronto se me presenta el primer obstáculo; llegué a la quebrada profunda, pero no había puente y las peñas eran grandes y a pico. ¿Qué haces?, ¿regresar de esa distancia, tantos kilómetros recorridos para pernoctar en Pomasqui, con tanto tiempo perdido en lugar de adelantar? Atisbaba en todas direcciones tratando de encontrar la manera o el lugar más adecuado para pasar al lado opuesto. Efectivamente a pocos pasos se hallaba tendido un palo largo, de orilla a orilla de las peñas. Paso factible, pero muy peligroso. En tal aprieto me arriesgué a atravesarlo confiando en mi agilidad y sobre todo en la ayuda de Dios. Pues bien, me arreglé bien el poncho, me santigué, recé un Padre Nuestro y una Ave María; luego, me acomodé bien sobre el palo y empecé a arrastrarme lentamente sobre él; así poco a poco llegué al lado opuesto y*

*saltar fácilmente.*

*Pasado este susto, emprendí el trotecito rítmico por unos 20 minutos y llegué al camino que conduce al norte. No fue mucha la tardanza hacia el tambo de “La Providencia”, donde pensaba hospedarme. Llegando a este lugar, dudaba si quedarme ahí o avanzar hacia el tambo de la “Josefina” que se encontraba al frente, pasando el río “Guayllabamba”. La bajada era fácil, pero la subida, bastante dura. Quería ganar tiempo para recuperar el perdido en la mañana y con la esperanza de encontrarme con los compañeros. Aquí encontré a unos pastusitos que estaban hospedados con una recua de mulas; y por gusto les pregunté a uno de ellos.*

- *Alcanzaré a llegar algo temprano a la Josefina?; sonriente, me contesta.*
- *Jovencito, tiene el tiempo que quiera, hasta para ir a “miar” (orinar), y echarse a dormir.*

*Sonriente con esta respuesta y sobre todo con el deseo de ganar tiempo para el viaje del día siguiente; apuradamente bajé hacia el puente del famoso e histórico río, desde donde empezaba la dura tarea de la subida hasta donde estaba ubicado el mencionado tambo.*

*Efectivamente, el deseo de llegar más pronto, el temor, de que me sorprenda la oscuridad de la noche en el solitario camino, parece que dieron alas a mis pies, porque pronto escuché el ruido de las tumultuosas aguas, que se hacía más fuerte a medida que me acercaba, como también crecía la oscuridad, seguramente por la profundidad en que me encontraba entre dos enormes peñas y por la sombra de los frondosos espinos.*

*Con una especie de temor, empecé a entrar en el puente; la soledad, la oscuridad, el tumulto de las aguas, creo que se*

*unieron para causarme esa especie de temor. Casi me arrepentí de mi audacia, especialmente cuando puse el pie en las tablas, algunas de las cuales eran movedizas y al pisarlas emitían un ruidito especial. Sentí que corrió por mi cuerpo una especie de escalofrío, pero pronto pasó cuando di el último paso en tierra firme.*

*La subida, no fue tan fácil como la bajada, pero por el ansia de llegar, cobraba valor, pero empezaban ya a caer gotas de sudor. Tenía la sensación de que a medida que subía, iba clareando la luz, y no podía ser de otra manera, pues el espacio se agrandaba y salía de una especie de embudo. El ánimo iba serenándose, aunque ya sentía los efectos del cansancio, especialmente en las piernas. Hasta entonces, no había realizado un viaje de esta manera, ni por tantos vericuetos.*

*Aunque fatigado, me sentí más tranquilo, sobre todo por haber vencido lo más abrupto y peligroso del camino; en medio de la agitación y palpitante del corazón, llegué a la Josefina, donde pensaba pasar la noche, aunque no se me quitaba de la mente, el deseo y la esperanza de unirme a mis compañeros, que debían estar en "Malchinguí", el tambo obligado para la mayoría de viajeros por la facilidad del hospedaje y alimentación, tanto para el viajero, como para los acémilas. Esta esperanza de llegar allá no la perdía, luchando con el tiempo y el cansancio. Descansé un momento con la incertidumbre de quedarme o de irme para encontrarme con los Andrade. Tenía que subir una cuesta en curvatura y entrar a la famosa "Bodoquera", espacio de arena, en línea recta, unos cinco kilómetros de longitud.*

*Allí cerca donde yo estaba, se hallaban descansando unos pasajeros, en animada conversación sobre los percances de los viajes, la calidad de las mulas y de todo lo que atañe a su oficio y contratos. "Cada uno en su oficio". Aproveché de un momento de silencio, para preguntar lo siguiente:*

- *Qué le parece mi amigo, alcanzaré a llegar algo temprano a Machinguí?.*

*Se sorprendió y me contestó:*

- *Todavía esta claro; mire ese grupito de mujeres y hombres, que están para salir de la cuesta; ellos también se van allá, puede unirse a ellos y ya tiene compañía.*

*Con esta voz de aliento y con el convencimiento de encontrarme con mis paisanos, me animé a seguir el camino, cueste lo que cueste y descansar tranquilo en mejor tambo. Me despedí de aquel grupo y emprendí la marcha con mi poncho azul al hombro. En efecto, aún no había terminado la subida hasta el plano, cuando me acerqué a ellos y les pedí que me permitan como compañero de viaje.*

*Con buen modo me contestaron que no había inconveniente, y de inmediato, salieron las consabidas preguntas: cómo me llamaba, de donde era, a donde iba, y algo más con la curiosidad femenina. Desde luego, no me disgustó la compañía, pero lo que no estaba a mi agrado era la tardanza en el caminar, por lo que después de pocos minutos, ya para comenzar la bodoquera, les agradecí su buena voluntad y el agrado de estar en medio de ellos, y de inmediato les expuse la premura que tenía para llegar pronto a la posada, el encuentro con mis compañeros y la necesidad del pronto descanso sin preocupaciones para madrugar al día siguiente. Así con estas razones emprendí la marcha ligera.*

*Otra vez solo, pero ya un tanto tranquilo continué con el trotecito consabido, no tan penoso como en anterior, pero si un tanto fatigado por la arena movediza que dificultaba algo el paso. Creo que sería cerca de las ocho de la noche, cuando llegué sudoroso y quizá un tanto empolvado a la primera posa-*

da, con ansia pregunté por los compañeros, pero me dijeron que no estaban allí. Seguí adelante con el silbo consabido entre compañeros. Pero sin contestación. En una de las posadas me dijeron, que quizá estén más adelante, que si comieron allí, pero temprano. Continuó el desaliento, aunque no tan atroz, puesto que ya estaba en poblado y en tambo obligado. Me acercaba ya a la última casa posada casi desalentado: entono el silbo de los amigos y escucho contestación. “¡Volvió el alma al cuerpo!, como solemos decir, y sale otro compañero y amigo ibarreneño, que no le esperaba, pero que marchaba a Quito porque estudiaba allá. Me ofreció el hospedaje en su cuarto, felizmente había otra cama desocupada, me brindó una cena y entramos en animada conversación, porque era mucho tiempo que nos separamos, debido a que los estudios que él seguía, no había en Ibarra y tuvo que ir a la capital. En lo referente a los hermanos Andrade, los había encontrado cerca de “Curubí” y debían estar ya en Otavalo.

Aquí cabe decir que, no fue en vano la fatiga, sea por el tiempo recuperado, sea por la compañía de uno de mis mejores amigos y la comodidad del hospedaje.

Nuestro sueño, fue reparador, pues nos levantamos a las cinco de la mañana; tomamos un desayuno sostenido y nos despedimos para continuar nuestro viaje, cada cual por su destino; pero antes de poner pie en el estribo, me dice:

- Oye Jorge, mi padre me dio un poco de avío para el camino; a mí no me sirve, porque he de llegar temprano a Quito, y además hay muchas posadas en el trayecto, donde se puede comprar si hay necesidad; toma, llévalo para que comas en el páramo, donde no hay nada.
- Gracia, Lucho, tu siempre bueno conmigo; que tengas buen viaje y éxito en tus estudios, como lo has tenido siempre. Con

*un buen abrazo, nos despedimos, él a Quito y yo a Ibarra.*

*Ya descansado en toda la noche; después de un buen desayuno, continué con mi trotecito con el sucecito al bolsillo y con el poncho al hombro; y por añadidura, el avío. Ventajosamente el tiempo fue bueno y sin llovizna, como suele haber en el páramo.*

*Encontré a los primeros arrieros con su recua de mulas, con látigo en la mano y lanzando improperios destemplados a estos animales serviciales. Más allá, otros se hallaban recién arreglando las cargas o correteando a los animales para el viaje, con un vocabulario poco aconsejable en sociedad. Más allá, cuando el sol ya avanzaba hacia el cenit y el cansancio produce sed, ello aprovecha de alguna vertiente o corriente de agua para preparar el "batido" de pinol en el pilche o un jarrito que acostumbra llevar en el cinturón.*

*En Curubí, acaso la parte más alta del páramo ya para descender a Otavalo, había una pequeña explanada, en donde se había instalado una familia, con algunas ventas de comestibles, a manera de fonda.*

*Por allí cerca, me acomodé en un recodo para guarecerme del viento y tomar un descanso y disfrutar del sabroso fiambre de mi amigo generoso. Confortado con este refrigerio y pequeño descanso, continué con la marcha.*

*Caminaría algo así como un kilómetro, cuando alcancé a divisar un grupo de indios que llevaban en hombros un bulto grande, bien envuelto con telas y encauchados, de los cuales unos seis indios cargaban, mientras los otros seis descansaban, de esta manera aliviaban el peso y no perdían tiempo. Al acercarme a ellos, me encontré con el dueño que iba conduciéndoles a caballo. Al preguntarle que era lo que llevaban, me contestó el señor Flores, amigo ibarreño, que era un piano alemán y lo había comprado para su casa. Luego de ir conversando con él*

unos pocos momentos me decía para mí.

- ¿Cuándo tendré un piano?

*Yo era joven seminarista y ni para pensarlo en un objeto de gran valor. Luego de caminar unos minutos más, me despedí, deseándole felicidades para él y su familia.*

*Otra vez en marcha rítmica con dirección a Otavalo. Se aproximaba el sol al medio día y yo me acercaba a la ciudad, en donde sin saberlo me depararía una agradable e inesperada sorpresa. Miré a un automóvil estacionado a la vera del camino y a la entrada de la población. Indiferente iba a pasar frente a este carro, pero se abre la portezuela y me detiene una señorita, nada menos que la hermana de los compañeros de viaje Galo y Carlos Andrade. Me pregunta por ellos, porque ha venido de Ibarra para el encuentro, darles el almuerzo y llevarlos en el carro, calculando según el itinerario acostumbrado. A grandes rasgos le referí lo acontecido en el día anterior y según mi amigo Lucho, debían pernoctar en Otavalo. Así había sucedido, pero ellos salieron algo temprano a Ibarra partiendo por el camino ordinario. También ella salió temprano para prepararles la comida en Otavalo, pero tomó la vía que se preparaba para el ferrocarril, por cuya razón, no se encontraron en el trayecto. Como el almuerzo estaba listo, pero sin los comensales esperados, me invitó, y además tuve la satisfacción de llegar en automóvil a mi casa, (como empecé el viaje en Quito) y ahorrar el sucecito que lo guardaba en el bolsillo.*

*Tranquilamente, pude asistir en la tarde, al tradicional "Curso" de Reyes y al día siguiente continuar los estudios en el histórico Seminario San Diego, decano de los colegios de Imbabura y Carchi.*

*Como, raudo pasa el tiempo, llegué el seis de octubre de ese*

*mismo año 1926, en el que debía ingresar al seminario mayor San José de Quito y tomar sotana, fui la víspera con mi padre para arreglar asuntos económicos, el cuarto de habitación y todo lo concerniente a dicho ingreso.*

*Coincidencia en la vida, pues me encontré con el señor Morales, del viaje a Calacalí, que llegaba con su hijo José Benigno, que también ingresaba a dicho seminario. Nos hicimos las debidas presentaciones. Fuimos compañeros y amigos, en las clases y ceremonias religiosas y ordenación sacerdotal. Somos los únicos sobrevivientes de los doce compañeros que tomamos la sotana, (como el Colegio Apostólico). También tenemos la misma dignidad de "Prelados de honor de su santidad" que la recibió en sus Bodas de Oro sacerdotales (1982) y yo las recibí en 1973 de Paulo VI. Tiene su residencia en Salcedo (Cotopaxi) y fue para mí una satisfacción el acompañarle en tan solemne acto.*

*La señorita Carlota Jaramillo, fue cobrando fama en la canción ecuatoriana, hasta ser la "Reina del Pasillo"; contrajo matrimonio, y, falleció en 1988, a consecuencia de una caída.*

*En 1938, en uno de los días de abril, no recuerdo la fecha, me encontré con el señor Flores el mismo que conducía un piano de Quito a Ibarra, luego del saludo, me ofreció en venta aquel piano, por cuanto iba a comprar un órgano electrónico. Como me concedió facilidades de pago, cerramos el contrato y aquel piano, aún le conservo. Y ahora, mentalmente, retrocedo al Seminario Mayor San José de Quito. El Reglamento, señalaba: el día jueves de cada semana, para paseo a pie, como descanso de los estudios, por los diversos contornos de la ciudad, más cortos o largos, según el profesor de turno que lo conducía. Salíamos a la una de la tarde y regresábamos de 4 a 5.*

*En uno de aquellos días, otra coincidencia, casi en el mismo lugar, cerca de Cotocollao, me encontré con el mismo chofer que*

me llevó a Calacalí, me refirió de aquel día, que aún recordaba, que él aún con aromas de agua ardiente, había llegado hasta cerca de Pomasqui, y allí, se le había acabado la gasolina y no podía llegar a su casa o a una gasolinera. Esperaba que pasara algún vehículo y que pudiera darle gasolina o remolcarlo; entre tanto, se había dormido en el carro, hasta cerca de las 6 de la tarde y que, gracias a un compañero chofer, que le dio un poco de combustible, pudo llegar a su casa, casi con las justas, a las 7 de la noche, lo que le sirvió de experiencia para su vida futura, y ya no tomar licor.

Nos despedimos, porque los compañeros seminaristas, daban largo al paso.

Quiero terminar esta verídica aventura juvenil, con la “Sal quiteña” aplicada a los estudiantes del Seminario Mayor de aquel entonces”

“Largo el paso,  
baja la vista,  
paraguas al brazo,  
chagra seminarista.”

FIN

Mons. Jorge Eduardo Villacís Giassi  
Ibarra, enero 6 de 1989



Ultima riel del ferrocarril colocada en la vía Ibarra - San Lorenzo



## VI

### Viaje en ferrocarril

En nuestra provincia, la construcción de la línea férrea se inició desde Quito a Ibarra el 10 de agosto de 1917, bajo la presidencia de Alfredo Baquerizo Moreno y después de 12 años de trabajo, llegó el ferrocarril a nuestra ciudad el 17 de julio de 1929.

Para que el ferrocarril llegue a Ibarra, primero se hizo los estudios, por la vía más adecuada y luego contratar el movimiento de tierra y terraplén, que se hacía a mano, con carretilla, pico y pala; colocación de durmientes y luego las rieles para que circulen las máquinas con sus vagones.

Se entregó tramos a ciertos contratistas, como los ingenieros: Eleodoro Ayala y Alfonso Orejuela.

Las cotas en la vía son variadas, ya que Quito, se halla a 2800 metros sobre el nivel del mar; el río Guayllabamba, a 1800; Cajas, a 3100, e Ibarra a 2100 metros.

La construcción de la carretera se hacía casi paralelamente al terraplén del ferrocarril y en el trayecto, se cruzaron nueve veces entre las dos líneas.

Los puentes metálicos, que soportaban los enormes pesos del tren, fueron contratados en Italia para su construcción y traídos por piezas y en barco a Guayaquil, para finalmente, ser transportados y armados en el lugar requerido.

Cada población, deseaba que pase por su lugar, para tener a su alcance este servicio.

El ferrocarril, vino a constituirse en el principal medio de transporte. Traía y llevaba carga pesada y el movimiento diario de pasajeros.

Al hacer este relato, me referiré exclusivamente, a lo que yo

pude constatar en los años: 1941-1946, tiempo en el que realicé mis estudios primarios en la ciudad de Ibarra y en las oportunidades que tuve de viajar en él.

El recorrido Quito Ibarra, 132 kilómetros, con estaciones en las poblaciones, de:

Quito, Cumbayá, Tumbaco, Puenbo, Pifo, Yuruquí, Checa, Quinche, Esperanza, Ascásubi, Otón, Cangagua, Cayambe, Tabacundo, Cajas, San Rafael, Espejo, Otavalo, Ilumán, San Roque, Andrade Marín, San Antonio e Ibarra. Además, existían estaciones de bandera en ciertas haciendas, donde la gente solía reunirse para embarcar su carga.

En las estaciones, trabajaban el jefe, que era un telegrafista; otra persona que hacía las veces de bodeguero, y uno o dos cargadores.

La comunicación entre las estaciones, era en circuito por intermedio del telégrafo, la línea junto con la telefonía estaba colocada a lo largo de la vía. De tal manera, que cuando existía algún desperfecto en el ferrocarril, conectaban el teléfono a ésta y solicitaban ayuda.

Como existía una sola línea férrea, había ciertos lugares donde los trenes debían cruzarse para llegar a su destino, ya sea el que venía de Quito, como el que salía de Ibarra, llamándose “los cruces”.

El tiempo de recorrido entre Quito e Ibarra, por lo general era de ocho o nueve horas. Salía a las siete de la mañana y llegaba a nuestra ciudad, a las cuatro o cinco de la tarde, desde luego comparadas para almorzar en el Quinche. Compra de biscochos y quesos de hoja en Cayambe; chirimoyas en Tumbaco. Pan de dulce o roscas en Otavalo; y diversas frutas en varias estaciones.

En Quito, existe un barrio denominado “Chiriacu”, donde hay un taller mecánico, lugar donde se reparaba el convoy y se confeccionaban no solo piezas para locomotoras, sino vagones com-

pletos para el transporte de carga y pasajeros.

Las primeras máquinas que circularon en esta vía, fueron a leña, y la primera que llegó a la ciudad de Ibarra, la número uno. Locomotora pequeña en relación a las otras existentes. A esta máquina se le conserva en la ciudad de Quito como recuerdo de las primeras en arribar al Ecuador, aún cuando sin uso, debido al desgaste de piezas.

El ferrocarril de leña, estaba constituido por: la máquina o locomotora, de unos quince a veinte metros de largo, en la que se hallaba un caldero a vapor, que era el que le daba la fuerza para su movimiento. Este caldero se mantenía a elevadas temperaturas con la quema de leña, que el fogonero constantemente alimentaba al fogón. Había también un enorme tanque, que siempre estaba lleno de agua. En la parte posterior, una bodega que contenía la leña para la quema. También existía un recipiente, donde llevaba arena, en caso que la locomotora patinara, colocaban en las rieles o también para poner en los tubos de la chimenea para que se destapen por la cantidad de hollín que se producía. El maquinista, era el encargado del manejo y control de los aparatos, que ponían en movimiento al transporte.

En forma de enganche y tras de la máquina, estaban por lo general los vagones, donde se colocaba la carga pesada y productos alimenticios, las plataformas encargadas de llevar material pétreo, maquinarias y todo lo voluminoso, y los carros de segunda clase, donde viajaban los pasajeros de escasos recursos económicos con sus asientos de bancas de madera, y finalmente, los coches de primera clase, con la comodidad aceptable a ese tiempo, con asientos bipersonales.

En cada vagón, un responsable era un brequero, el que controlaba el recorrido, según pedido del maquinista, quien ayudaba a detener el tren con el ajuste de zapatos en las ruedas, mediante un mecanismo especial, en una rueda que venía sobre el vagón.

El convoy estaba compuesto de un maquinista, fogonero, conductor, (mal llamado, ya que su función era solo de recoger los tickets de los pasajeros), brequeros y cargadores.

El valor del transporte en este medio, estaba al alcance de toda persona, en los coches de segunda clase, hasta la ciudad de Quito, costaba dos sures y en el de primera, 4.

## VII

Recuerdo, aún niño y en esa época, nos reuníamos varios estudiantes escolares de algunos establecimientos, después de la segunda jornada de estudios diarios, en el andén de la estación del ferrocarril de esta ciudad para esperar el tren, que venía de Quito.

¿Para qué esperábamos en el andén al ferrocarril a su llegada?, sencillamente, para después del desembarco de los pasajeros, subir a los vagones del convoy, sentarnos cómodamente en los asientos de los coches de primera o de segunda clase que nos permitían los empleados ocupar y realizar un cortísimo viaje, esto es: “Hacer los cambios”, como así se llamaba. Consistía en realizar un pequeño recorrido de avance y de retroceso dentro del área de patio, para dejar vagones de carga, coger otros y dejar listo al ferrocarril con dirección hacia el sur, el mismo que debía viajar a Quito al siguiente día. Este recorrido, duraba unos quince minutos, más o menos, en el que gozábamos de este paseo, totalmente gratis, aún cuando de repente se producían ciertos accidentes, por imprudencia de los viajeros.

Desde las cuatro de la tarde, estábamos atentos al reloj, el que se hallaba colgado del cielo raso en el andén de la estación, esperando la hora precisa para que se anuncie la llegada del tren. Cuando estaba cerca, era el jefe de estación, que mediante dos

campanazos anunciaba su llegada.

Muchos padres de familia, llevaban a sus pequeños hijos para que conozcan el principal medio de locomoción de aquella época.

Todos mirábamos a lo largo de las paralelas con dirección a Yacu Calle, lugar por donde debía asomar.

De repente:

- Allí está, ya viene, miren.

Efectivamente, primero se oye el ruido en las rieles, para luego, poco a poco aumentar con la presencia del ferrocarril.

El rechinar de las ruedas por la presión de las zapatas de acero para detener la marcha que eran muy acentuadas; mientras el humo, salía a borbotones por la chimenea del caldero, producido por los leños. Las llamas se las miraba como relámpagos o lenguas de fuego, en un compartimiento en el que se hallaba el maquinista y el fogonero, quienes constantemente alaban una soga donde estaba una campana de bronce haciendo sonar, para anunciar la llegada a la capital imbabureña. Cuando miraba tales actos imponentes, tenía la impresión que una procesión extraterrestre invadía a nuestra ciudad franciscana.

Las pitadas de llegada, eran ensordecedoras, se escuchaba en toda la ciudad que estaba circunscrita dentro de una pequeña área.

Debido a su peso y movimiento, la tierra temblaba y las pequeñas casas a la vera de la vía o junto a las paralelas, vibraban.

Era el terror de los niños, que por primera vez conocían. Lloros, desesperación, se hacían de los brazos de los progeni-

tores y temblaban de miedo y de emoción.

Sin embargo, ciertos muchachos colocaban clavos sobre las rieles para mirarlos como quedaban después del paso voluminoso de este monstruo.

Para viajar a Quito teníamos que hacer los preparativos desde la víspera y quienes habíamos ocupado este transporte nos sentíamos muy orgullosos, aún cuando bajábamos del tren, bastante mareados y para evitar este malestar, nuestro padre, nos colocaba periódicos en el estómago antes de realizar el viaje (Psicológicamente, nos ayudaba)

La capacidad para transportar pasajeros sobrepasaba las trecientas personas y en ciertas fechas, como aniversario de fundación de poblaciones, fiestas religiosas, etc., aumentaban los coches. Mucha gente, viajaba hasta encima de los vagones.

Los decarrilamientos, eran continuos, debido al mal estado de los durmientes, desperfectos en la máquina, y especialmente por arrollamiento a vacunos, que por descuido de sus propietarios deambulaban por la línea férrea y como la máquina no podía detener violentamente su marcha, se morían y el tren se descarrilaba.

Recuerdo, un 18 de noviembre de 1947, el ferrocarril salió desde Quito a las siete de la mañana con destino a Ibarra, viajaban algunos cientos de romeriantes que iban a la población del Quinche, a venerar a la Virgen, ya que en fecha 21, se festeja la fiesta. Al pasar la población de Cangagua, se produjo un fuerte descarrilamiento en los vagones de segunda clase, con enormes consecuencias, muriendo más de 250 personas, en su mayoría gente humilde de varias provincias. Para sacar los cadáveres mutilados de los hierros retorcidos, hubo que esperar mucho y utilizar enormes grúas.

Esto es en resumen como se viajaba a Quito con los problemas de ese entonces.

## VIII

Mucho tiempo sirvieron las máquinas del ferrocarril a leña, que dejaron mucho hollín en los lugares por donde transitaban, hasta cuando el Dr. Mariano Suárez Veintimilla, cuando estuvo de presidente de la República, contrató en Francia, ocho locomotoras eléctricas de mayor potencia y velocidad; desgraciadamente, no se tomó en cuenta el peso de los aparatos y la resistencia de la vía, y al ponerlos en circulación, constantemente se producían los descarrilamientos.

En la ciudad de Ibarra se construyó un taller de mecánica, para el mantenimiento y reparación. Desgraciadamente por la suspensión de este transporte, se mantiene solo la estructura.

En la actualidad el servicio de transporte del ferrocarril entre Quito e Ibarra, se halla suspendido de varios años atrás, y solo parte de las paralelas que existen, recuerdan el peso que sobre ellas pasó la locomotora, ya que el resto, se han robado.

Los recuerdos yacen en nuestra mente, como una sombra ilusoria de quienes tuvimos la suerte no solo de conocerlo, sino de viajar en él y recorrer la majestuosidad del paisaje andino, recubierto de montes, ríos, quebradas, colinas, nevados y prados, junto a ese azul global del firmamento, entre una alfombra esmeraldina, donde los vacunos y ovejas, yacen desapercibidos saboreando el manjar de la naturaleza, entre el trayecto de Ibarra y Quito.

### **Viaje en autobús**

Año, 1925, el camino carrozable entre Cajas e Ibarra se hallaba transitable y desde allí, se construía la carretera hasta nuestra ciudad.

Ibarra ya contaba con el primer automóvil, de propiedad del

señor Rafael Rosales. Había sido traído en hombros de indígenas desde la ciudad de Quito, constituyéndose en el pionero del norte. Su marca, Ford, cuatro cilindros, capacidad para cuatro plazas y de color negro. Su propietario le conservó algún tiempo y luego, le vendió al señor Zenón Villacís Andrade, quien, le utilizó para alquiler. Contrató al único chofer Juan Marroquín que vivía en Ibarra, nacido en Quito, pero de gran afición al agua ardiente.

Me contaba mi padre, propietario del vehículo que tuvo que pasar por algunos contratiempos por culpa del chofer.

Una vez contratado una carrera para un recorrido en la ciudad y ya recibido el dinero del valor pactado, el Chofer Juanito Marroquín no asomaba y mientras se le buscaba en las cantinas, los clientes se molestaban, y en muchas ocasiones había que devolver el dinero.

### **Anécdota**

Como el carro, ya había sido bastante usado y sin el mantenimiento necesario, los recorridos debían hacerse con precaución.

Me contaba que en una ocasión la familia Gómez de la Torre, con anterioridad a un día domingo, había contratado los servicios del vehículo para un paseo en la ciudad. Como mi padre sabía que el chofer pasaba en las cantinas, tuvo que la víspera encerrarle en una pieza de su casa para que cumpla con el compromiso adquirido al siguiente día.

Llegó el domingo, el chofer estaba muy fresco. Colocó la gasolina en el vehículo, agua en el radiador, miró el aceite del motor, la presión en las llantas, se limpiaron los asientos y se colocó perfume de "Bay Room", para que desaparezca cualquier mal olor existente y a las ocho de la mañana se hizo presente la clientela con su vestimenta dominguera.

Se inició el viaje con los debidos agradecimientos al propietario del carro, que era su compadre.

Todo estaba tranquilo, los pasajeros sonrientes demostraban su alegría ante las personas que les miraban. El jefe de familia, sacándose el sombrero con la mano derecha, respetuosamente saludaba a las damas que transitaban por las aceras, las papas fritas elaboradas la víspera con trocitos de carne de gallina, se servían con un gusto extraordinario, para luego con un vasito de granadina, saciar la sed, demostrando el poderío económico de la alta clase social. Las pitadas de la bocina aplastando la perilla de caucho, se escuchaba en las boca calles, no por precaución de choque, ya que no existía otro carro, sino para que se retiraran los animales que deambulaban en la ciudad.

Ya en la Plaza Mayor cerca de la Catedral, se escuchó un ruido no común bajo los pies de los ocupantes, no se dio mayor importancia; a pocos metros, otro ruido bastante fuerte en le mismo lugar, con el agravante, que repentinamente los pies de los pasajeros tocaron el suelo de la calle, mientras recorría el vehículo.

- Pare, pare señor, mis piernas se van a quebrar, gritaba la esposa encopetada del contratante. Mientras las tablas del piso del carro, por efecto del peso y por el tiempo, se habían desbaratado y parte de éstas, ya se hallaban en la vía que por debajo habían abandonado, mientras el chofer, hacía todo lo imposible para detener el vehículo. Los pasajeros, que sentados en el carro tuvieron que caminar por la calle.

No cabe duda que el chofer, no sabía como actuar ante los ocupantes, pidió disculpas y cogiendo las tablas, las acomodó sobre los asientos. Fue donde el propietario del vehículo a contar lo sucedido, mientras la familia Gómez de la Torre, adoloridos sus pies y comentando, llegaron a su hacienda de Pilanquí, para no

volver a contratar jamás los servicios del carro de su compadre.

Para continuar con el negocio en el alquiler del carro, fue necesario contratar los servicios de un carpintero vecino, para que reconstruya el piso, poniéndole una madera fuerte. Con el agravante, que debido al peso, ya el motor, no podía funcionar en su potencia.

Este mismo vehículo, fue contratado para una carrera, desde Cajas a Ibarra, para trasladarle a ex presidente de la República Alfredo Baquerizo Moreno, en el año de 1926.

El segundo vehículo en Ibarra, fue de propiedad del señor Manuel Yépez, quien también le puso en servicio de alquiler.

Para los años subsiguientes, fueron aumentando los automóviles de alquiler, los propietarios fueron: la familia Revelo: Segundo, Enrique, Nelson, Guillermo; el señor N. Bárcenas, N. Maya; Segundo Salas, entre otros.

Mi familia, había hecho amistad con el padre Pedro Pascual Bracho, el que continuamente llegaba a la casa para saludar a mi padre y en especial a mi hermano sacerdote. El padre Bracho, fue de la orden de los Mercedarios y con la autorización del Papa, pasó a pertenecer a los seglares. El Obispo de la Diócesis, le mandó a que se hiciera cargo de la parroquia de Tumbabiro.

Un día domingo, por la tarde, tenía que trasladarse a su parroquia, nos solicitó le acompañáramos a dejarle en el lugar, como iba en automóvil de alquiler, regresaríamos de inmediato en el mismo auto a la ciudad de Ibarra.

Se contrató al chofer Segundo Salas. Nos trasladamos al lugar cuatro familias, el sacerdote y el chofer. De regreso, a eso de las nueve de la noche, más o menos, al pasar sobre el puente de madera en la quebrada "Pigunchuela", los atravesanos, cedieron y el puente, cayó sobre las aguas junto con el carro y sus ocupantes de una altura de tres metros aproximadamente. Yo, aún

niño, venía dormido en las faldas de mi madre, y al escuchar los gritos y sentir que las aguas corrían por mi cara, me desperté violentamente y me di cuenta de la magnitud del volcamiento. Ventajosamente, sin fatales consecuencias, sólo con el concebido susto. Nos trasladaron a Urcuqui, al convento de unas religiosas, donde pasamos la noche para al otro día, llegar a la ciudad de Ibarra.

El señor Segundo Salas, a poco tiempo, abandonó su profesión de chofer, para poner una ferretería en la esquina de las calles Sucre y Oviedo, y luego, abrazó la religión Evangélica.

No hace muchos años, cuando se construía la vía de circunvalación en la población de Guayllabamba, se colocó un pequeño puente de madera provisional, sobre una quebrada existente, con una inscripción que decía: "Si desea, pase por su cuenta y riesgo". Nadie pasó sobre él y todos lo hacíamos por las aguas, junto al letrero.

## IX

### Año 1938

Ibarra, contaba con poco transporte motorizado para Quito; y el estacionamiento, era en la plaza de la Merced; en esa época existían:

Un bus, de Betulfo Játiva,

"Duglas" de Enrique Gualca;

"Jalisco", de Alejandro Vacas Gómez,

"Amado Espinosa", (empresa con once carros)

Dos buses de los hermanos: Carlos y Luís García,

La empresa de mayor importancia fue la de Amado Espinosa,

ya que disponía de algunas unidades y era la encargada del transporte de valijas del correo.

En esta empresa, trabajaba el señor Celio Loyo, que fue el encargado de venta de boletos, cobro de guías, encomiendas y todo lo relacionado al manejo de la empresa. Le sucedió de subteniente en Retiro Miguel Changuán, quien le reemplazó en las mismas funciones y era el brazo derecho del propietario.

Existieron, dos estibadores: Luís Vallejo, a quien le apodaron “Huato” hombre de estatura pequeña y medio rechoncho, quien desde las tres de la mañana, se le escuchaba gritar, llamando a los pasajeros para que viajaran a Quito. (a Quiiito, a Quiiito, este rato a Quiiito), y el estibador, el negro “Evaristo”, que se comentaba que no tenía testículos, ya que de niño, había sido cercenado por un cerdo; tenía una fuerza extraordinaria; podía levantar un tanque de 55 galones lleno de combustible y poner sobre el cajón de un vehículo.

Debido a la demanda de pasajeros para viajar a la capital, había que comprar los boletos con ciertos días de anticipación, y al momento de salir, se corría lista para comprobar si todos han llegado para iniciar el viaje. Entre otros de los empleados, estaba el señor Luís Marcillo.

Con el tiempo, fueron sumándose unidades y empresas, tanto de Imbabura, como del Carchi.

Los vehículos de ese entonces, no disponían de las comodidades para los pasajeros, ya que las bancas eran de madera, sin espaldar. En los buses se llevaba pasajeros, carga y animales menores. Los almuerzos eran inevitables dentro del mismo vehículo, cada pasajero llevaba su propio avío por lo demoroso del viaje. Los mareos no se hacían esperar y era una verdadera lucha para ocupar un asiento junto a una ventana con los vidrios bajos.

El cilindraje en los buses, era pequeño, tenía cuatro llantas y se

debía soportar la estrechez, la incomodidad durante las seis horas de viaje, para pasar por enormes precipicios y por las terribles vueltas de Otón en una vía empedrada.

Muchas veces el controlador viajaba en la parte posterior del carro, llevando un banco de madera para estar listo, cuando el vehículo ya no avanzara, bajarse y colocar este banco tras de las llantas del vehículo, para atrancarle que no retroceda y se produzca un volcamiento. La subida más pendiente, era la que se aproximaba a Calderón. Así también, el calentamiento del motor era exagerado y cuando se quitaba la tapa del radiador para colocar agua, se podía mirar una enorme ola de vapor que empañaba el parabrisas dando la impresión “que la mama Tungurahua estaba en erupción”. En muchas ocasiones se elevaba tanto la temperatura que los pasajeros en varias ocasiones tenían que abandonar violentamente el vehículo pensando que era inminente un incendio.

Quedan como recuerdos, los nombres de valientes choferes, que vivieron en esa época dura, como los morenos Luís Cartagena y Luís Terán, Hermógenes Fante, Acosta, entre otros.

Varios accidentes se han producido con fatales consecuencias y no es difícil encontrar un sinnúmero de cruces de madera o de cemento en la vía recordando a los seres queridos, muertos en accidentes. Las carrocerías, se fabricaban en Ambato o Quito, todas de madera. Fueron a constituir un peligro enorme para los ocupantes, en caso de accidente, estas se convertían en verdaderas armas, que en forma de cuñas, se introducían los maderos en los cuerpos humanos, como consecuencia. La muerte.

Varias empresas fueron conformándose, y entre ellas una serie de competencia, como: la Santa FÉ. “Pulman Carchi” que eran conocidas como papayas por el color estructura y forma de la carrocería.

Se escuchaban una serie de bromas, comentarios, chistes y

anécdotas que se hacían entre propietarios de varios vehículos.

Don Amado Espinosa, propietario de once unidades, se sentía feliz cuando hablaban de sus carros, decía: “El Hércules” pone huevo a cualquier carro que no sea mío. Oís, ¿Sabías que la Delfina es mi mujer? Y el Changuán mi empleado?, me hace muchas cojudencias.

La rivalidad entre Amado Espinosa, “Jalisco”, Flota Imbabura y otras que tenían el estacionamiento en la Plaza de la Merced era grande. Cada una de ellas quería que los pasajeros ocuparán sus unidades. Los gritos desde las cuatro de la mañana: ¡a Quito a Quito! Despertaban a la vecindad que no podían dormir y amanecían con los ojos rojos e irritados.

Este rato sale el carro a Quito sin boleto.

- Se oía de otra esquina, un sucre menos cuesta el pasaje, compre rápido que ya nos vamos.

Don Amado autorizaba que se grite. “El pasaje no cuesta nada, suban que nos vamos.

- El pasaje para los guaguas es gratuito vamos pronto.
- Don Amado, volvía a intervenir no cobro a los guaguas y regalo a los pasajeros café en Cayambe.

Qué pasaría, lo cierto es que después de poco tiempo subió el costo de los pasajes y hasta la presente sigue subiendo, con dólares o sin ellos ya no tenemos ni para pagar el valor de la tercera edad ni en los buses urbano, peor en particulares.



FIN

