

## Los Tranvías en Guayaquil

El Ferrocarril del Sur (posteriormente Guayaquil & Quito Railway) comenzó a construirse en 1871 en Durán, al otro lado del río Guayas, y comenzó a transportar pasajeros hasta Milagro en 1874. El G&Q nunca cruzó el río hasta Guayaquil. Otra línea, el Ferrocarril a la Costa, corrió al Oeste desde Guayaquil hasta Salinas, pero no comenzó a operar hasta 1923. La primera operación ferroviaria de Guayaquil fue una línea a tracción animal que la Empresa del Salado abrió a lo largo de la Av. 9 de Octubre, desde la Plaza Rocafuerte hasta un parque en el estero Salado, el 20 de julio de 1873. La trocha era de 762 mm (30") y los carros del tranvía fueron construidos por la John Stephenson Co. en Nueva York.

El desarrollo del tranvía en la década de 1880 es confuso, pero la Empresa del Salado parece haber construido un ramal hasta el cementerio en 1882. La Empresa de Carros Urbanos, fundada el 20 de noviembre de 1883, adquirió las líneas del Salado y ordenó un surtido de carros de tranvía desde la John Stephenson de Nueva York –tanto de uno como de dos pisos, y de trochas de 762 mm (30") y 1.435 mm (56.5") ("standard").

Un inventario de 1890 de la Empresa de Carros Urbanos, registra un carro abierto y 7 carros cerrados para uso en vía angosta y 4 carros abiertos de dos pisos y 10 carros cerrados de dos pisos para vía ancha (trocha estándar).

La mayor parte de las rutas de tranvías de Guayaquil eran “circulares” –bajando por una calle, regresando por una calle paralela unas pocas cuadras más allá. La ECU abrió una línea circular de trocha estándar el 5 de noviembre de 1884 que se dirigía al Norte por el Malecón hasta la Plaza Colón, para luego volver por la calle Rocafuerte.

La ECU extendió su línea de trocha estándar por las calles Chile y Chimborazo hasta el Hipódromo en 1887 y construyó un gran depósito de tranvías en la calle Noguchi.

El Ferrocarril de Aduana de Guayaquil fue un ferrocarril de carga impulsado a vapor que corría a lo largo de la ribera del río, paralelo al tranvía, desde el centro de la ciudad hasta la aduana, cerca de la Plaza Colón. La operación comenzó el 1º de abril de 1888 y la trocha era curiosa: 1.219 mm (48”).

La ECU comenzó a construir carros a tracción animal en sus talleres en 1894 y hacia 1900 tenía 17 rutas tranviarias. En 1909, quizás impresionada por la operación a vapor del Ferrocarril de Aduana, la ECU decidió probar lo mismo en sus líneas y compró 16 locomotoras a vapor “de juguete” (12 desde H.K. Porter de Pittsburgh y 4 desde Orenstein & Koppel de Berlín).

Las locomotoras reemplazaron a los caballos en las principales líneas de trocha estándar. El público estaba feliz de ver menos animales en las calles, pero no le agradaba el calor, el ruido y el humo de las locomotoras circulando cerca de sus casas.

Mientras tanto, una nueva compañía, la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica, había sido fundada en 1904 para proporcionar electricidad a Guayaquil. En 1906 la ELFE obtuvo permiso para operar un tranvía eléctrico y ordenó 10 carros eléctricos desde Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Bélgica. Ellos fueron modelos convertibles con lados removibles.

La Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica inauguró el servicio de tranvías eléctricos de Guayaquil el 15 de enero de 1910. La primera ruta corría por las calles Chile y Eloy Alfaro hasta los talleres de la ELFE en el extremo Sur de la ciudad. El 12 de febrero abrió otra línea eléctrica que corría hacia el Norte por Rocafuerte hasta la Plaza Colón, luego hacia el Sur por el Malecón. La tercera línea de la ELFE, que abrió el 30 de abril de 1910, corría hacia el Oeste por las calles Sucre y Colón hasta Ejército, volviendo al Este por Vélez. Estas tres líneas circulares -que se extienden al Sur, al Norte y al Oeste- comprendieron la red básica del sistema de tranvías eléctricos de Guayaquil durante 40 años.

El público amaba los carros eléctricos de la ELFE –sobre todo en comparación con los tranvías tirados por caballos y locomotoras a vapor usados por la ECU.

En 1916 la ELFE ordenó 6 tranvías eléctricos más, numerados 11-16, esta vez desde la J.G. Brill Co. de Filadelfia.

En 1920 habían vías de tranvía –tanto de trocha angosta como estándar, para carros de tracción animal y eléctrica y locomotoras– en casi todas las calles del centro de Guayaquil. Hubo cuatro tipos de vías en el Malecón. Tranvías eléctricos y de tracción animal de dos pisos y locomotoras a vapor corrían de un lado a otro. Los primeros autobuses aparecieron en las calles de Guayaquil en 1922 y la Empresa de Carros Urbanos comenzó a cerrar algunas de sus líneas a tracción animal. Unas pocas continuaron operando durante la década de 1930, algunos dicen que hasta 1940.

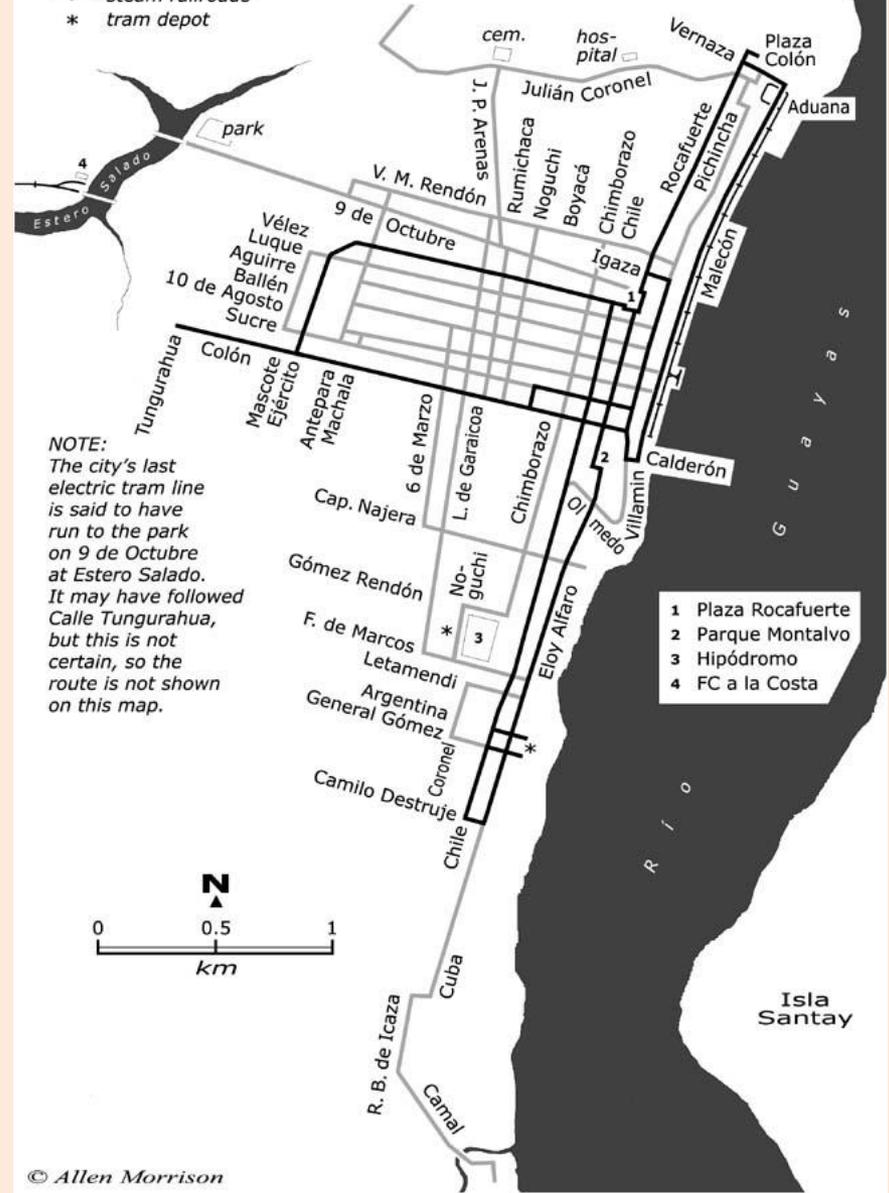
En 1925 la ELFE fue adquirida por el conglomerado norteamericano Electric Bond & Share Co., que separó la operación tranviaria en la nueva Compañía de Tranvías de Guayaquil. El *McGraw Electric Railway Directory* de 1927 reportaba 18 carros de tranvías eléctricos y 10 remolques corriendo sobre 13 kilómetros de vías. En 1929 los nuevos dueños norteamericanos cerraron la ruta Malecón – Rocafuerte e importaron una docena de carros tipo “Birney” desde el sistema de Trenton, Nueva Jersey, EE.UU. Construidos por la American Car Co. en 1919, los carros fueron modificados desde la trocha de Trenton de 1.575 mm (62”) a la trocha de 1.435 mm (56,5”) para su uso en Guayaquil.

El *World Survey of Foreign Railways* de 1933 reporta 24 carros eléctricos de pasajeros y 5 carros de carga corriendo sobre 16 km de vías en Guayaquil. Un artículo del *Industrial Reference Service* publicado en 1946 registra 14,7 km de vías en dos líneas, “Eloy Alfaro” y “American Park”.

# GUAYAQUIL

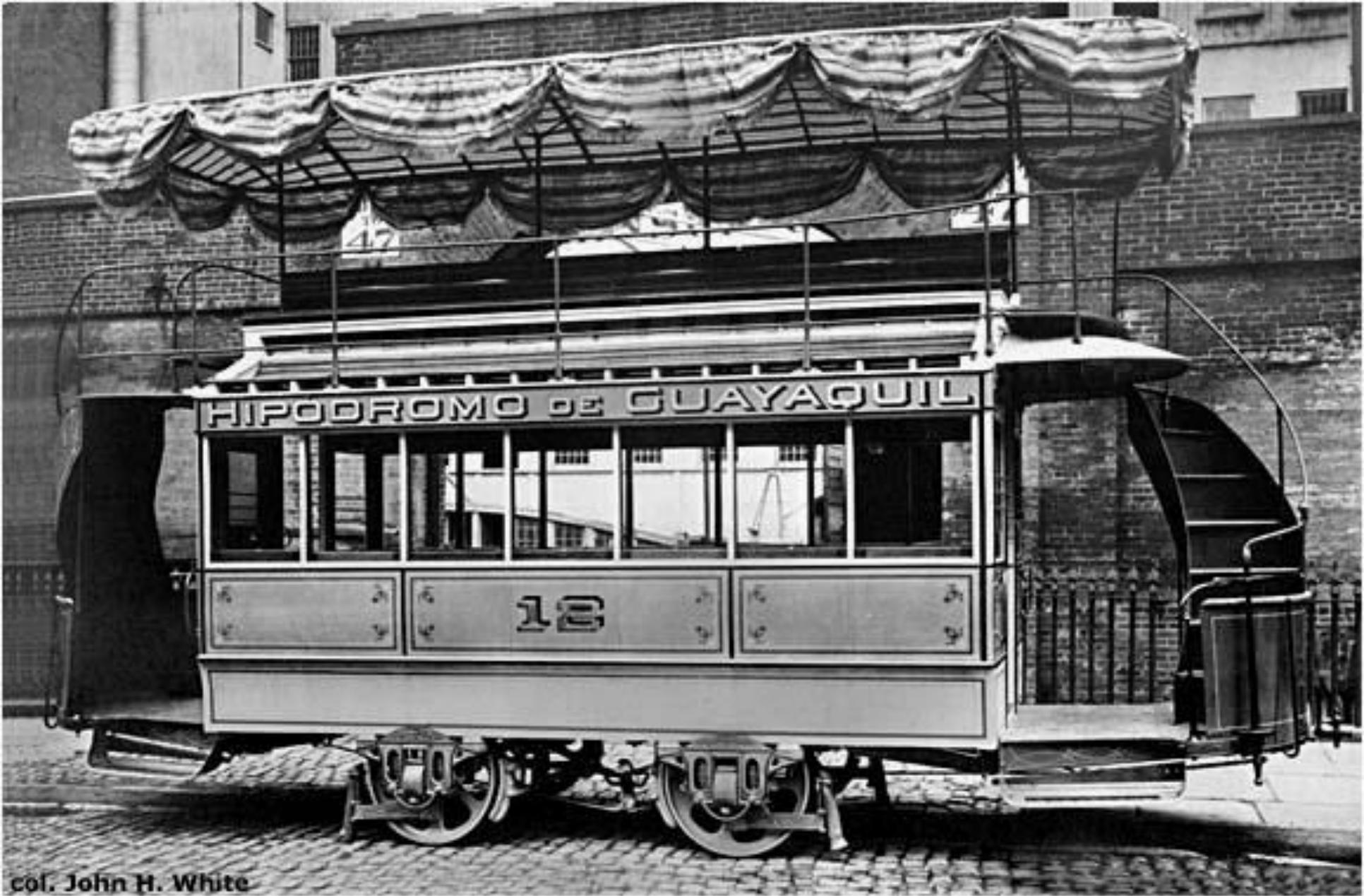
airport / Parque Histórico / Durán →

- horse & steam tram lines not electrified
- electric tram lines
- steam railroads
- \* tram depot

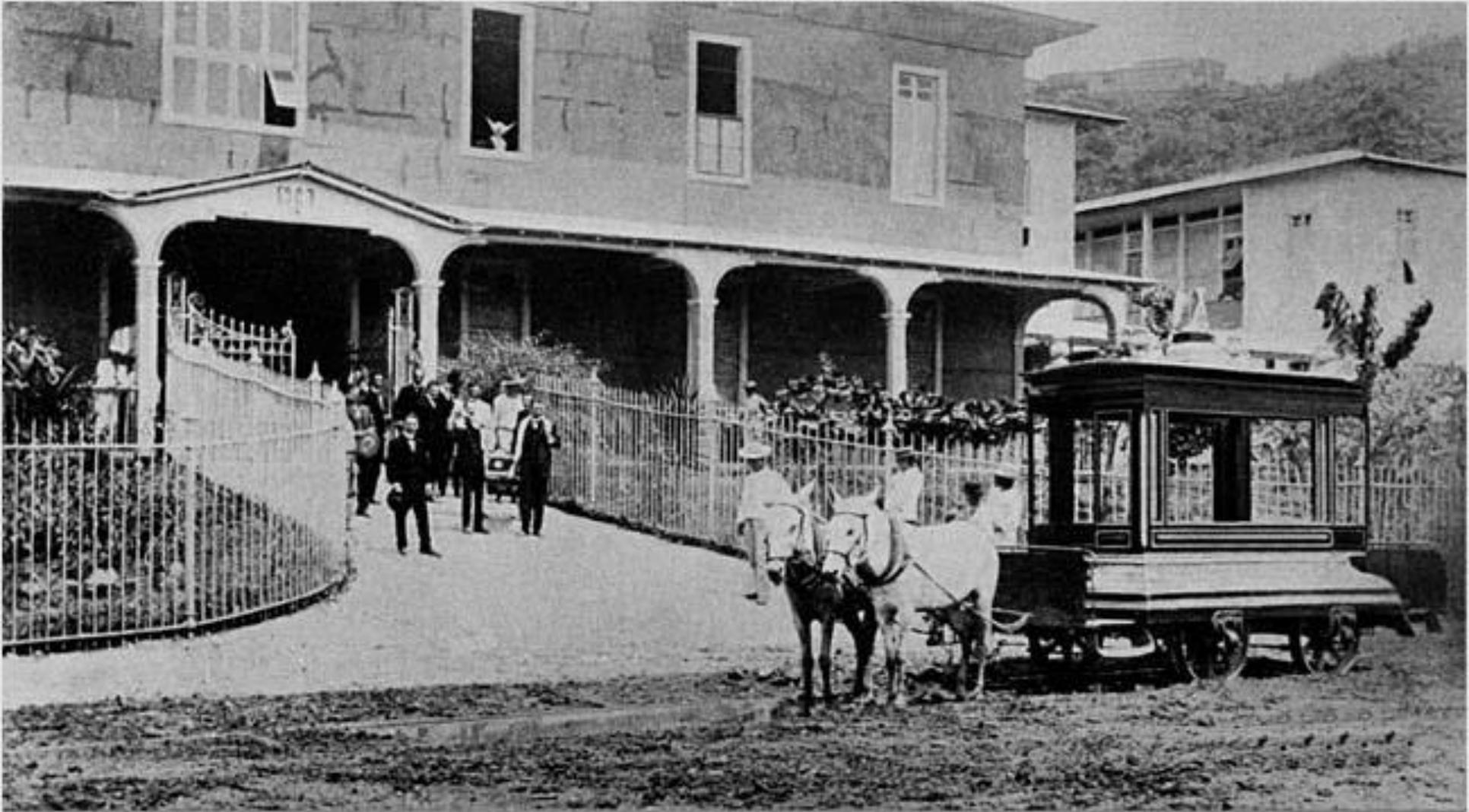


© Allen Morrison

Ruta de los carros del tranvía en Guayaquil 1873.

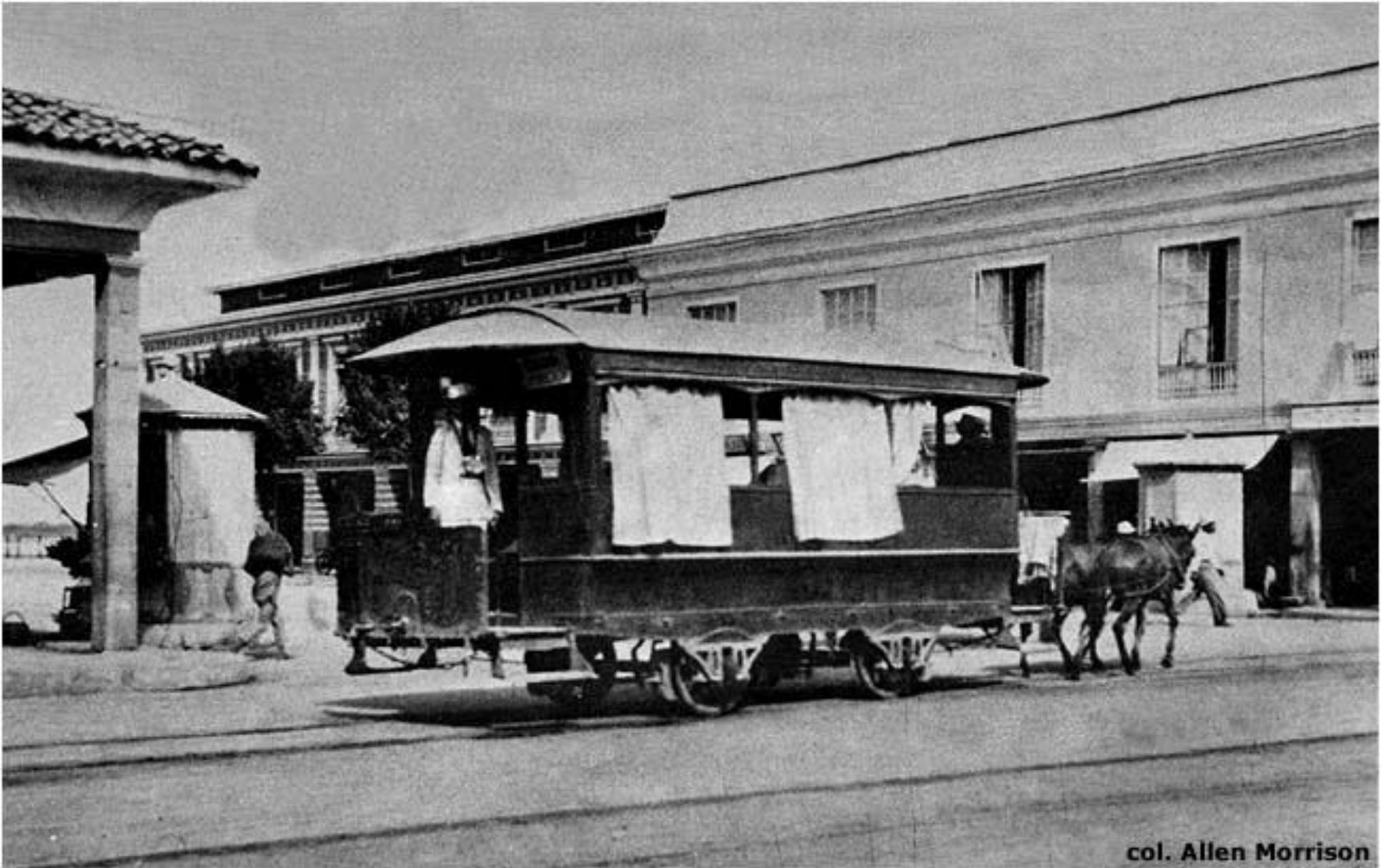


Fotografía de tranvía de dos pisos construido en Nueva York 1884.



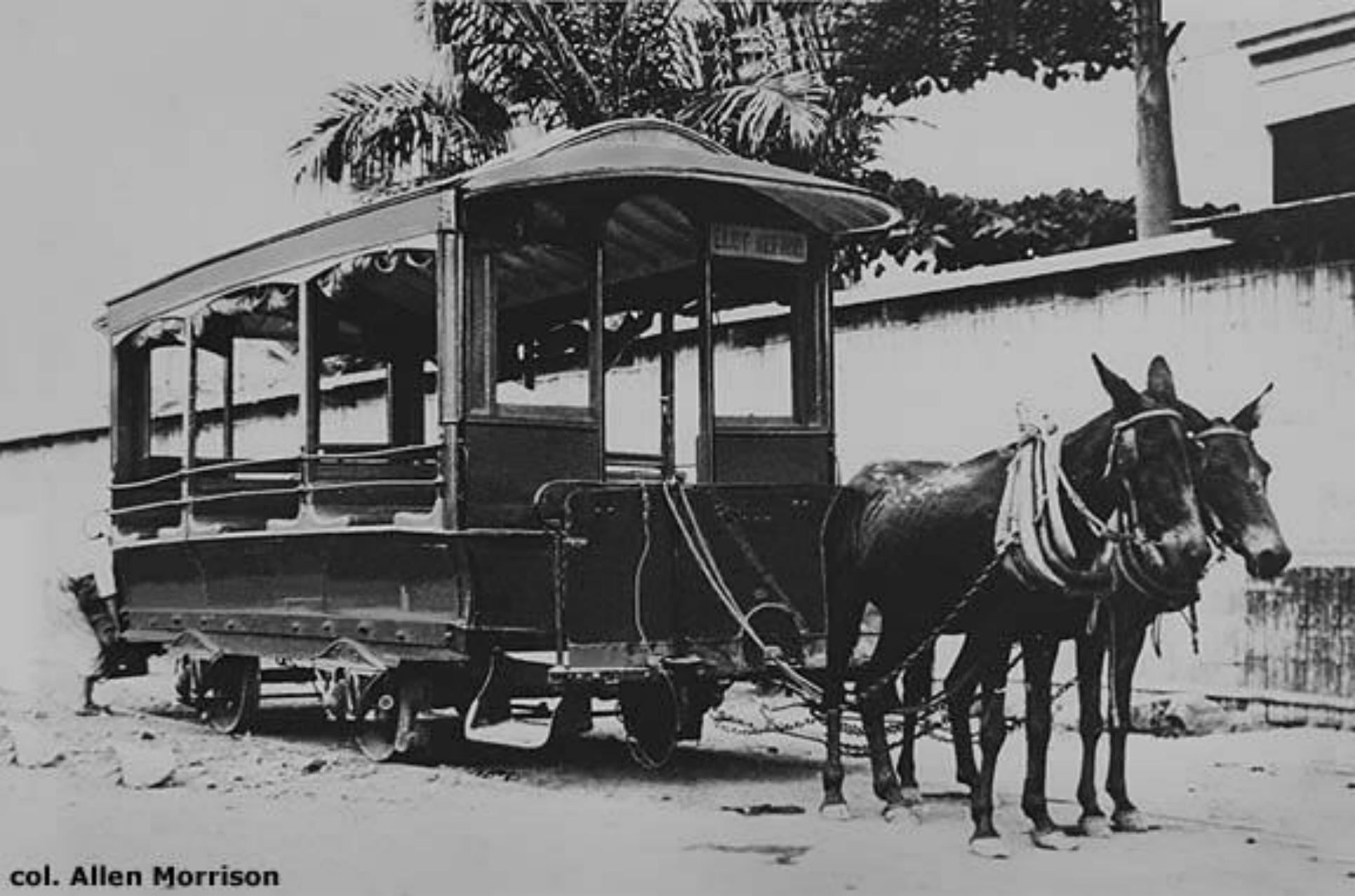
BRINGING A BODY FROM THE GENERAL HOSPITAL, GUAYAQUIL, ECUADOR. (NOTE THE TRAMWAY FUNERAL CAR.)

Fotografía de carro funerario del hospital hacia el cementerio ubicados en la calle Julián Coronel. [col. Allen Morrison]



col. Allen Morrison

Fotografía de carro urbano a tracción animal.



Fotografía de carro urbano de un piso de trocha estándar 1883.



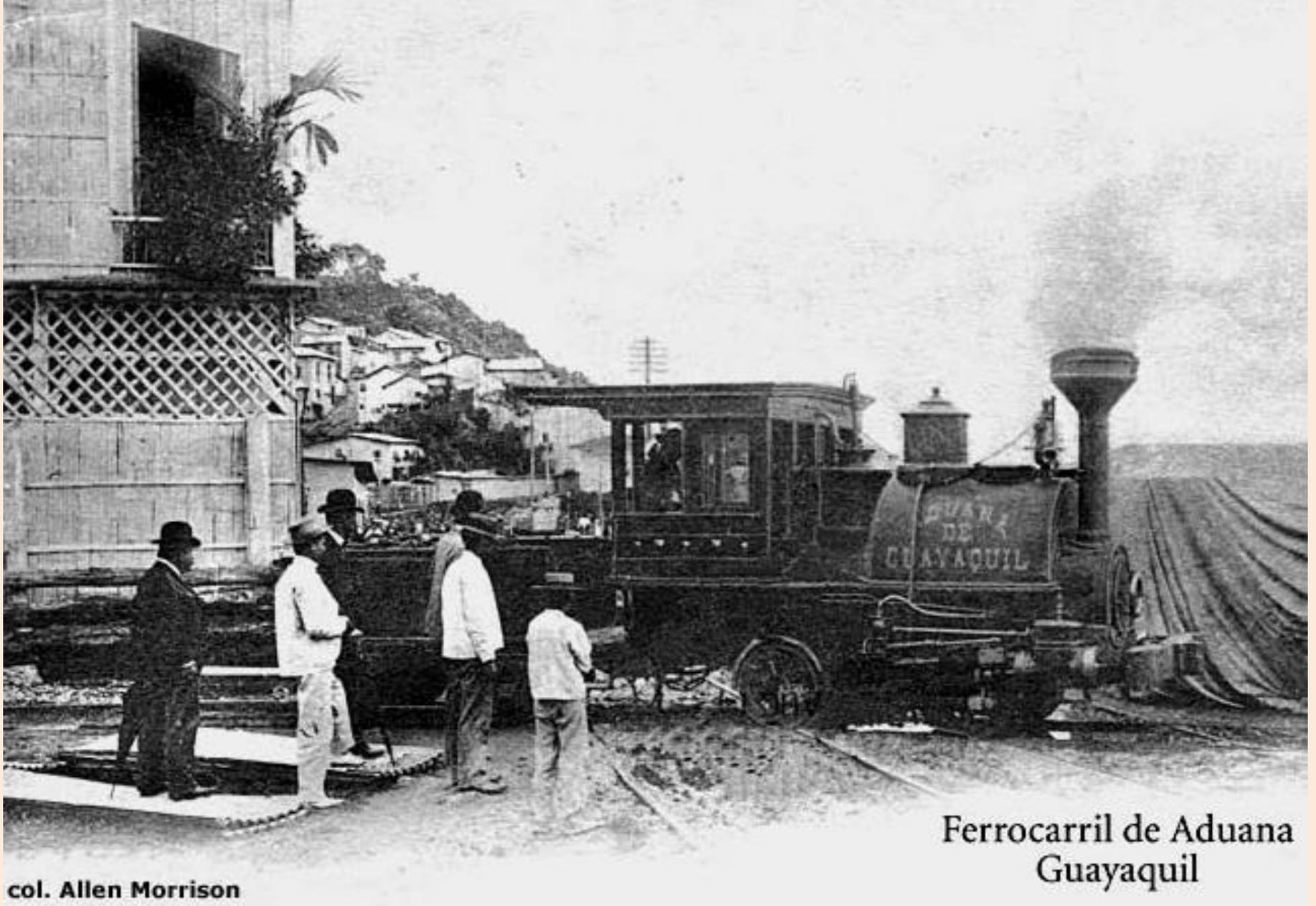
Fotografía de un carro de dos pisos, en las calles Rocafuerte y V.M. Rendón. La Iglesia de la Merced, al fondo, fue muy dañada por el incendio de 1896.

# Mercado del Malecon — Guayaquil



**col. Allen Morrison**

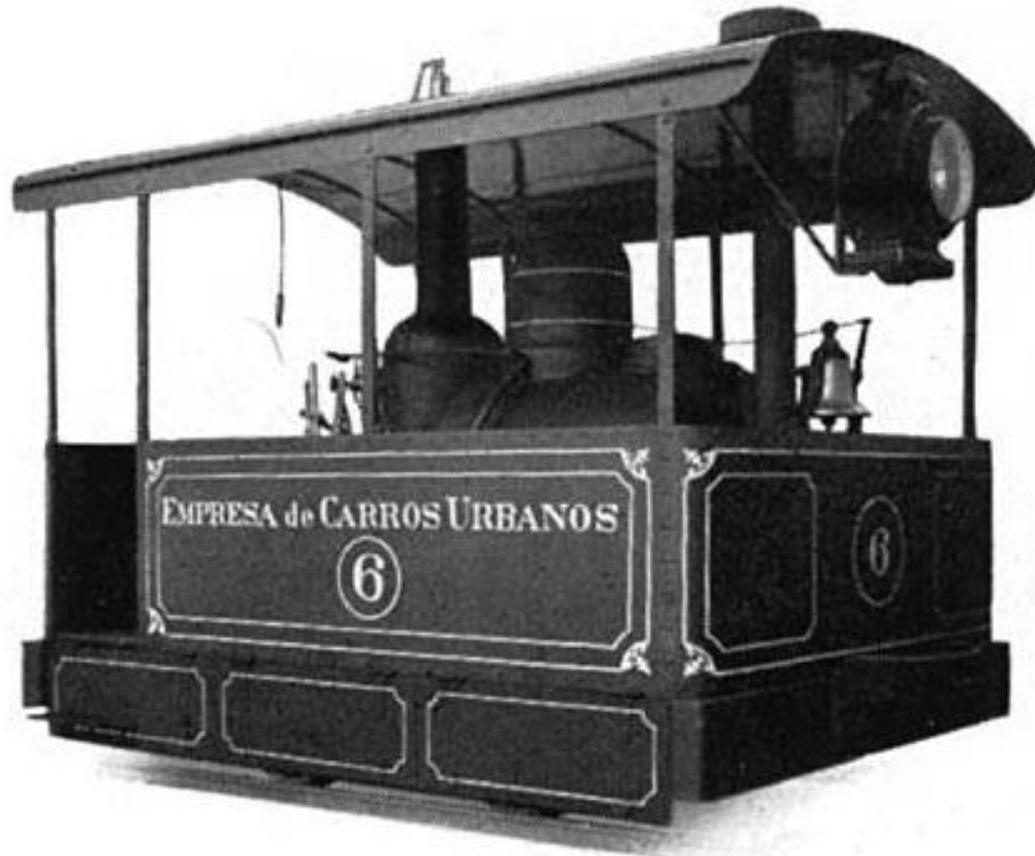
Fotografía de un par de carros de dos pisos pasando por el Mercado del Malecón. La vista es hacia el Sur. Los rieles más cerca del agua pertenecían al Ferrocarril de Aduana.



col. Allen Morrison

Ferrocarril de Aduana  
Guayaquil

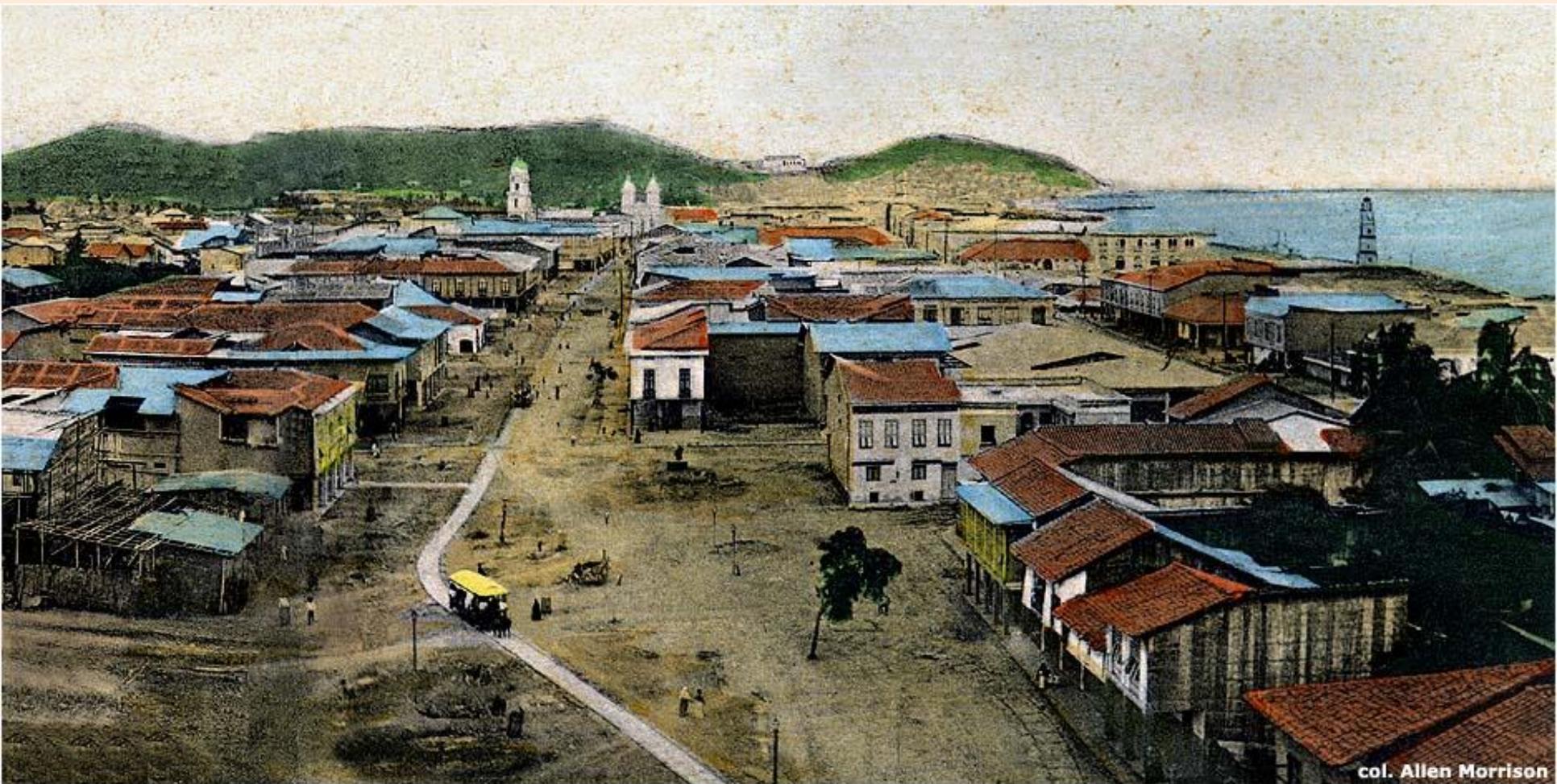
Fotografía que muestra una de sus primeras locomotoras, construida en 1887 por H.K. Porter en Pittsburgh.



col. Christopher Walker

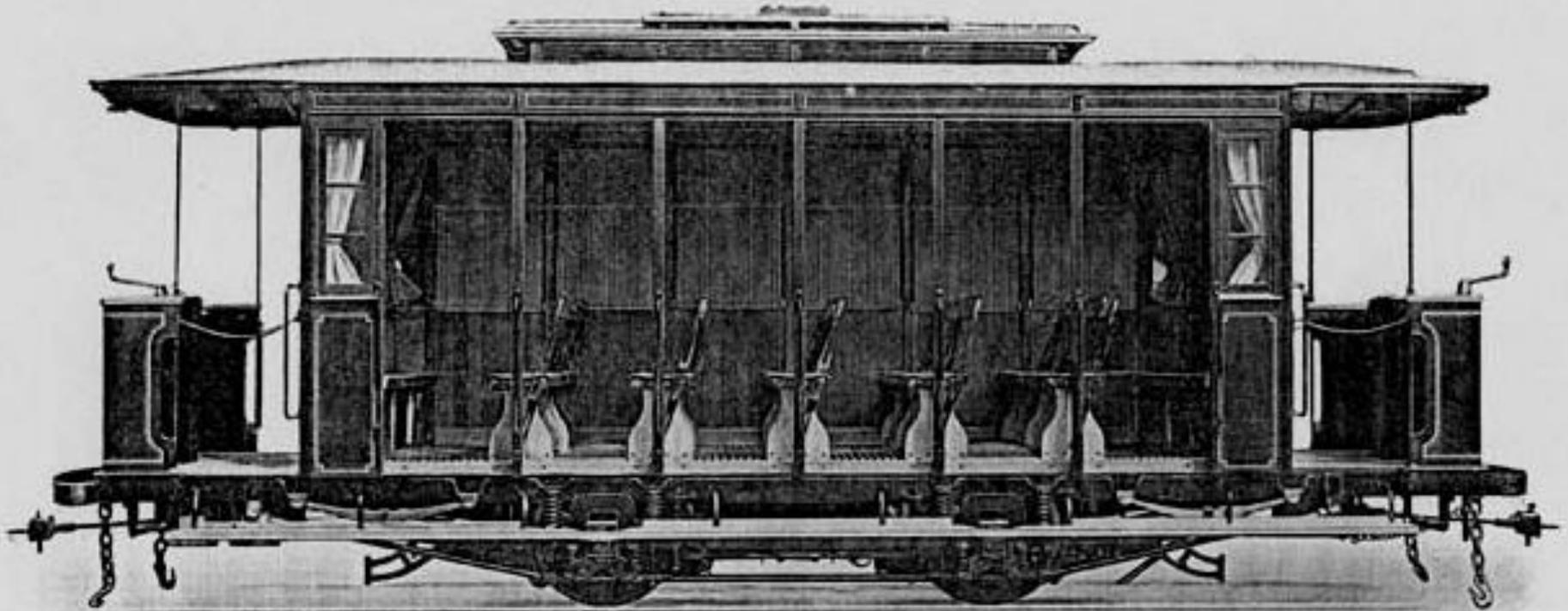
5" x 8" cylinders, class B-S-M-K, 56½-inch gauge, plate frames, inside cylinders, machinery entirely concealed; a noiseless steam motor for hauling small passenger and freight cars; quite a number in service.

Ilustración del catálogo de Porter de una de las máquinas que construyó para Guayaquil.



Fotografía de Guayaquil alrededor de 1900 mirando hacia el Norte y el río Guayas.

VOITURE OUVERTE ÉLECTROMOTRICE CONVERTIBLE (tenue d'été)



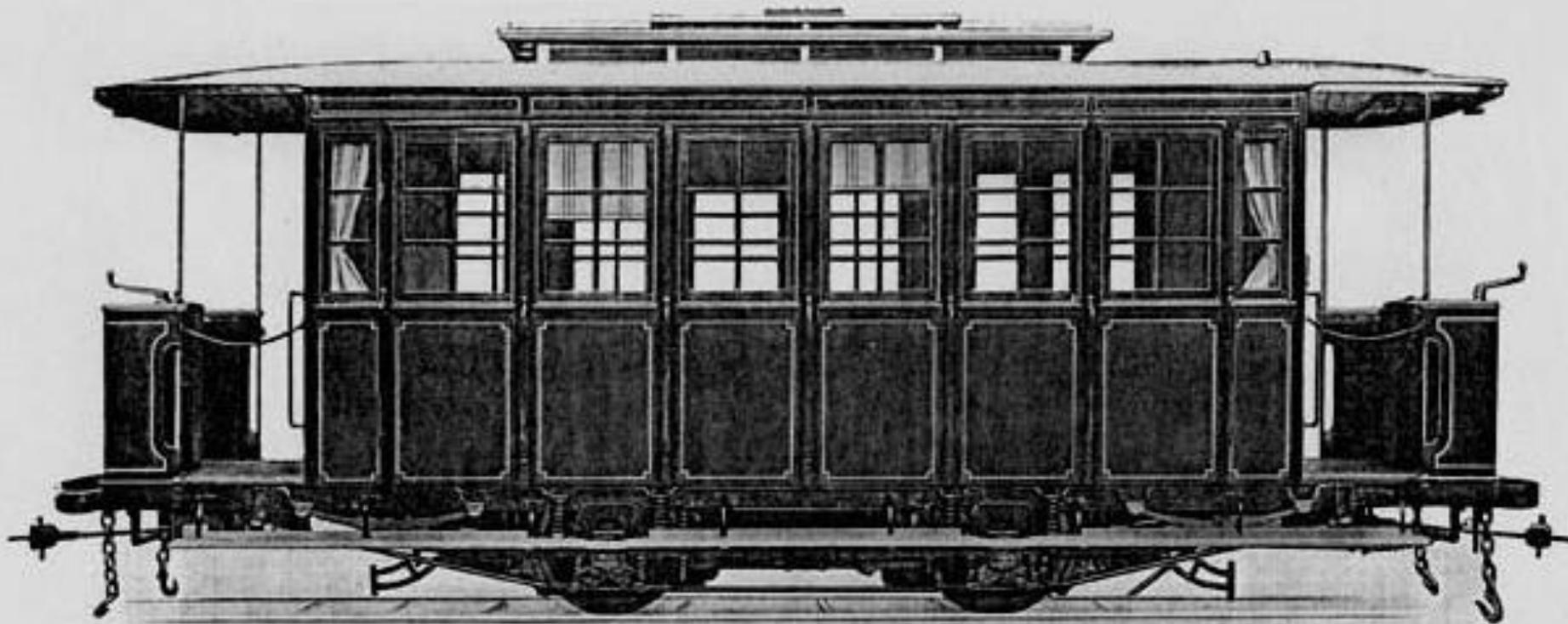
Les « Ateliers Métallurgiques », — Usines de Nivelles.

TRAMWAYS DE GUAYAQUIL

|                       |                        |                  |   |                                   |                              |
|-----------------------|------------------------|------------------|---|-----------------------------------|------------------------------|
| Voie . . . . .        | 1 <sup>m</sup> 445     | Frein . . . . .  | à chaîne.                                     | Longueur hors butées . . . . .    | 8 <sup>m</sup> 400           |
| Empattement . . . . . | 2 <sup>m</sup> 134     | Nombre de places | { assises . . . . . 28<br>debout . . . . . 16 | Largeur toutes saillies comprises | 2 <sup>m</sup> 300           |
| Tare . . . . .        | 8.680 kil. (emballée). |                  |   |                                   | Longueur de caisse . . . . . |

Ilustración que muestra un carro eléctrico en el modo de verano, con sus lados removidos. [col. Allen Morrison]

VOITURE FERMÉE ÉLECTROMOTRICE CONVERTIBLE (tenue d'hiver)



Les « Ateliers Métallurgiques », — Usines de Nivelles.

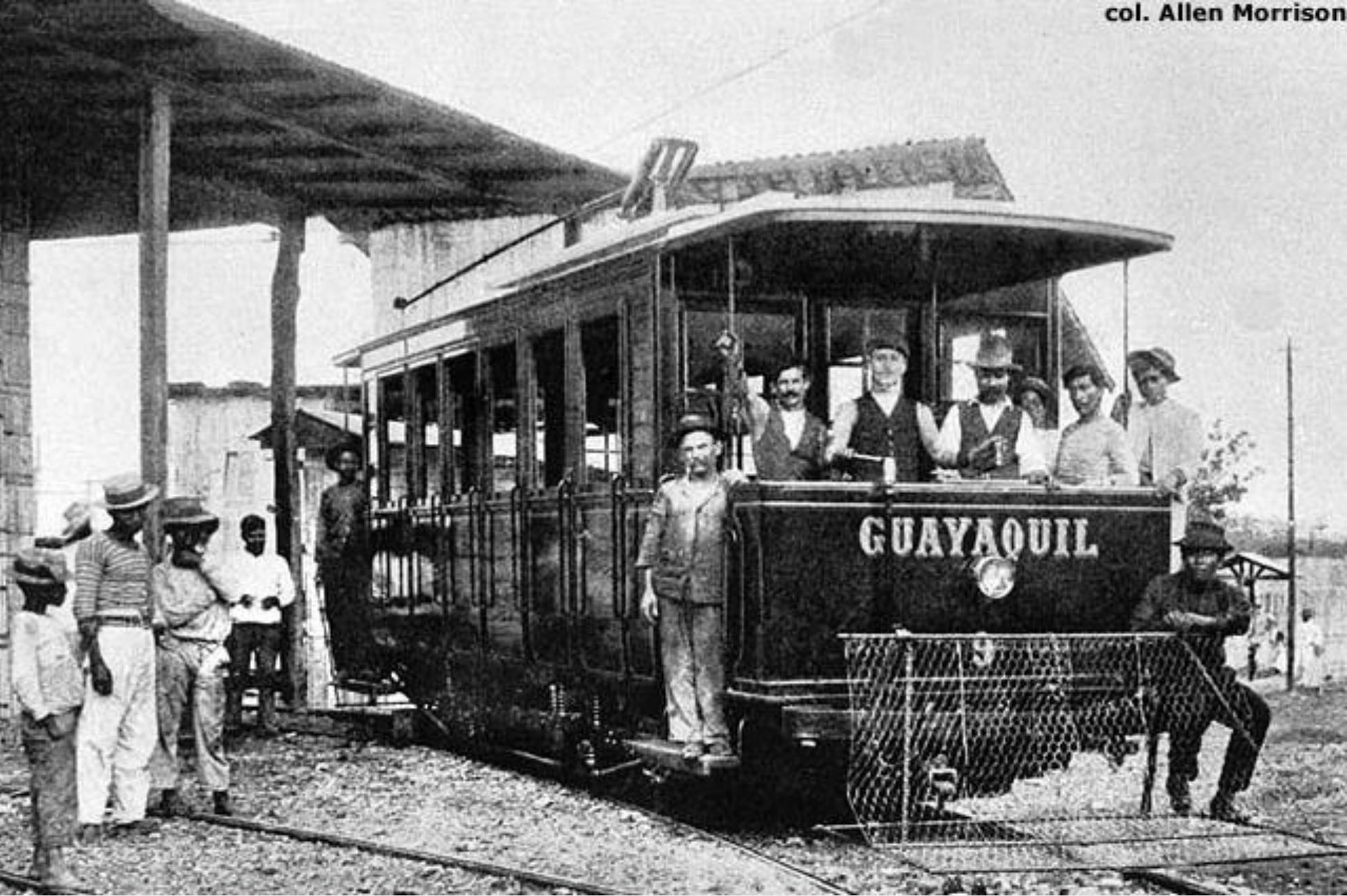
TRAMWAYS DE GUAYAQUIL

Voie . . . . . 1<sup>m</sup>445  
 Empattement . . . 2<sup>m</sup>134  
 Tare . . . . . 8,680 kil. (emballée).

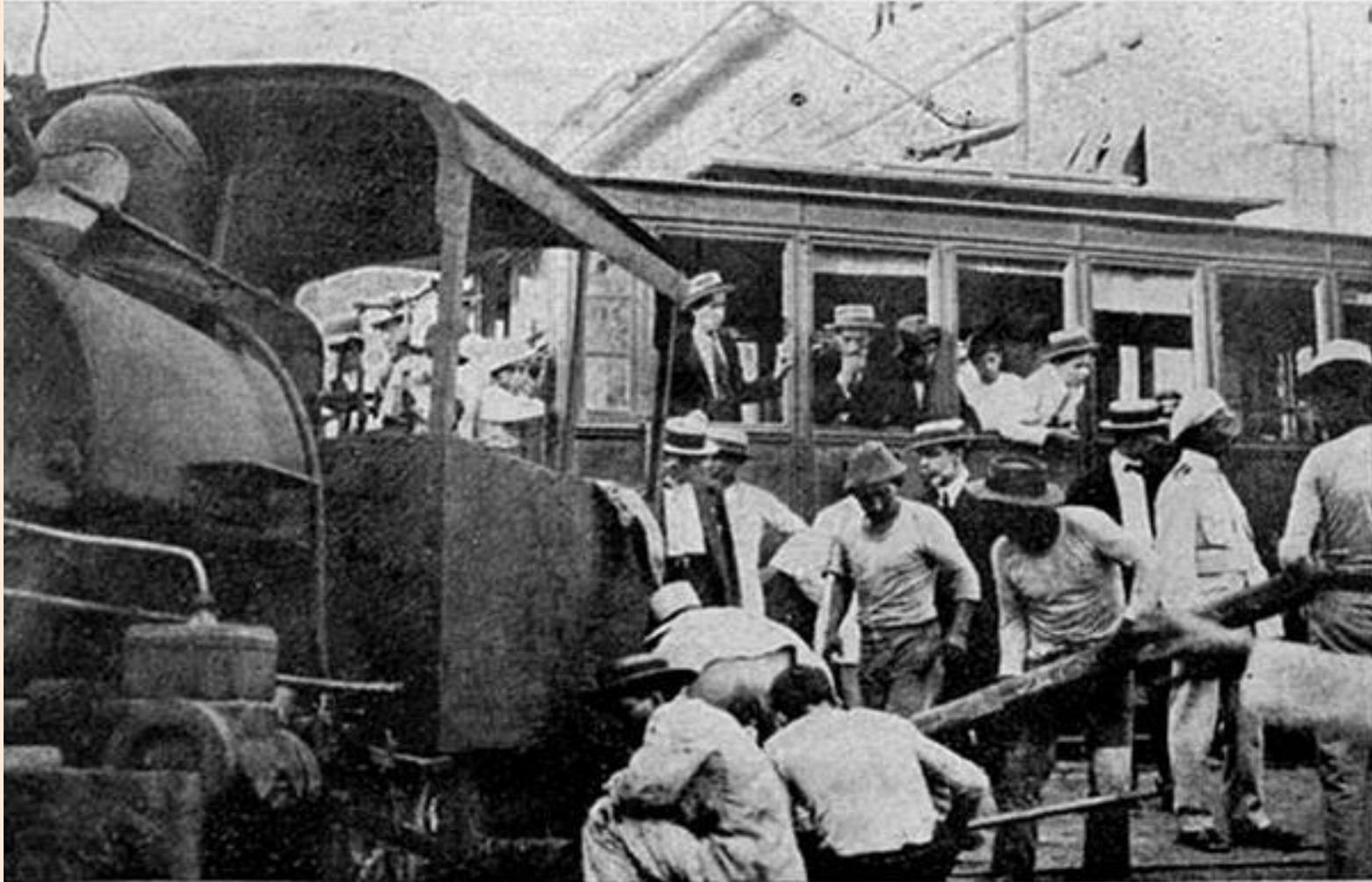
Frein . . . . . à chaîne.  
 Nombre de places { assises . . . 28  
                           { debout . . . 16

Longueur hors butées . . . . . 8<sup>m</sup>400  
 Largeur toutes saillies comprises . . . 2<sup>m</sup>300  
 Longueur de caisse . . . . . 5<sup>m</sup>360

Ilustración que muestra el mismo carro preparado para el clima frío. Tenía un pasillo central. [col. Allen Morrison]

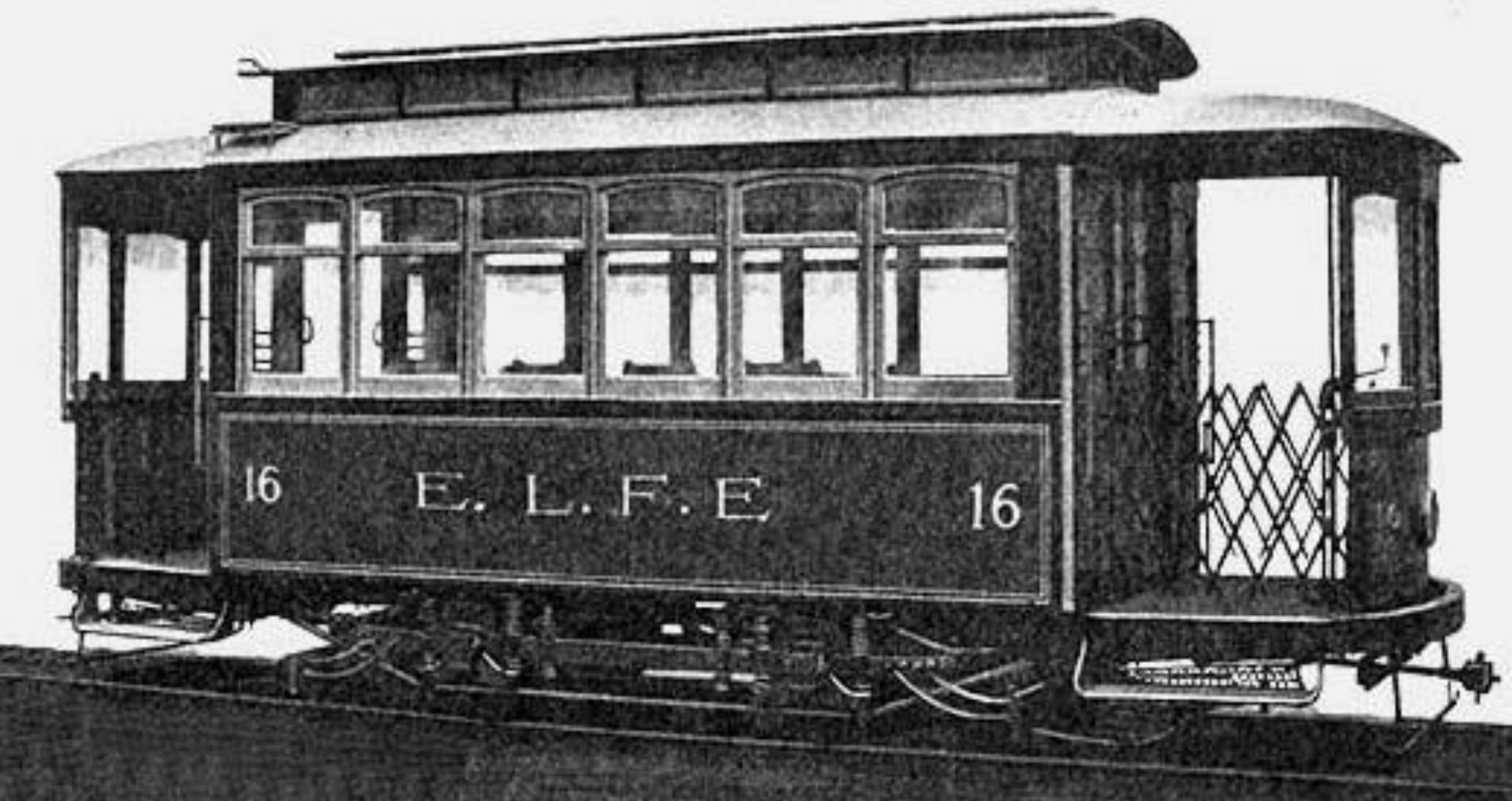


Fotografía de tranvía eléctrico de Guayaquil (ELFE).

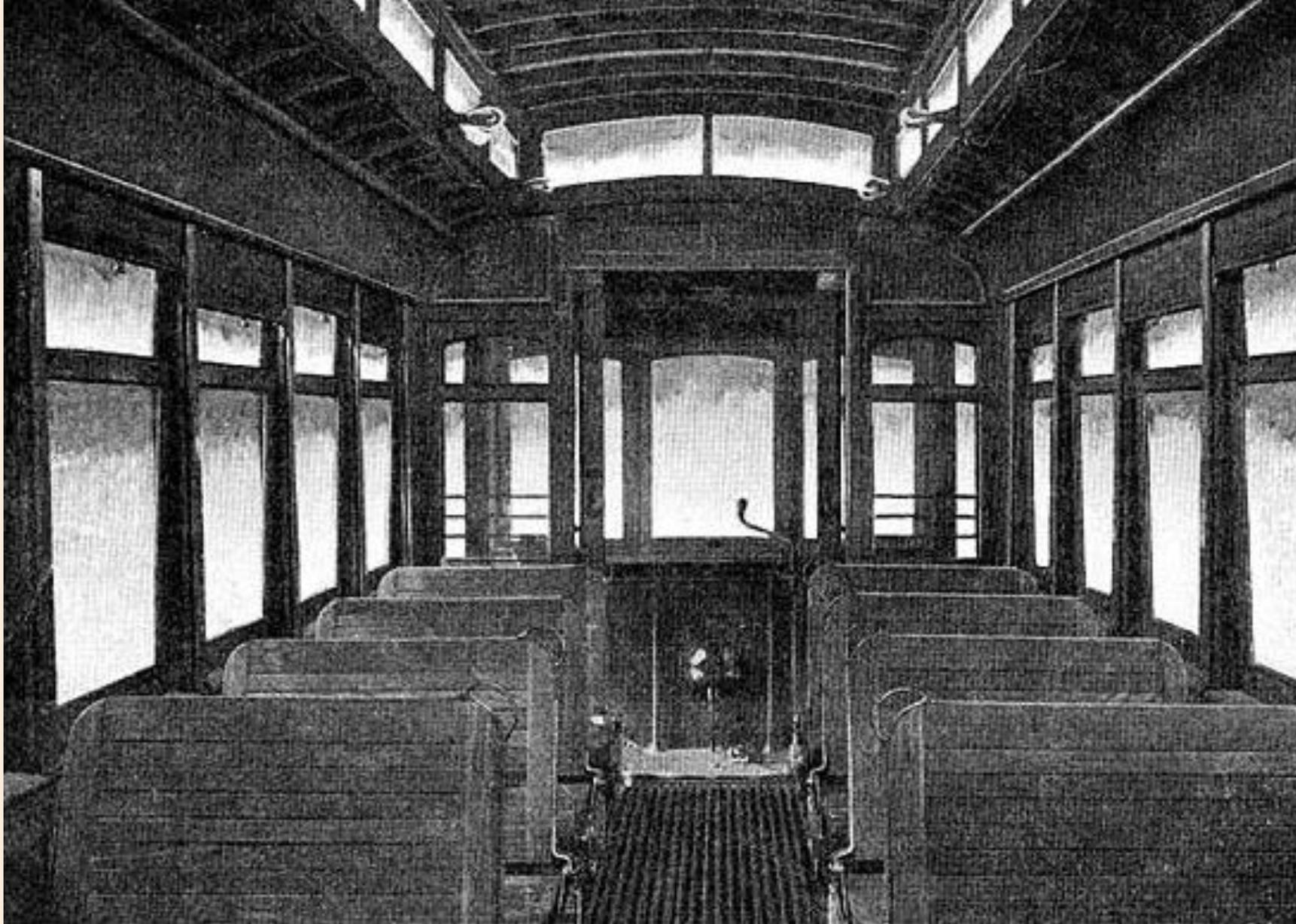


Choque de un tranvía eléctrico con una locomotora de la Empresa de Carros Urbanos, en las calles «Vélez» y «Chimborazo»

Entroncamiento de la calle Vélez (tranvía eléctrico) y la calle Chimborazo (la locomotora). [col. Antonieta Palacios]



Vista exterior del carro de Guayaquil. [*Brill Magazine*, mayo de 1916]



Vista interior del carro de Guayaquil. [*Brill Magazine*, mayo de 1916]



Fotografía tomada frente a la Universidad de Guayaquil en la calle Chile, muestra el carro Brill 15 después de ser repintado.



Fotografía que muestra el carro belga 2 rotulado “SUCRE – VÉLEZ”, circulando por las calles Vélez y Pedro Carbo en la década de 1920.



Fotografía que muestra un carro tipo “Birney” en la calle Pichincha (1929).



Fotografía que muestra un carro ex-Trenton cruzando la calle 10 de Agosto. La inscripción apenas legible del tranvía, dice "TRANVÍAS DE GUAYAQUIL".



col. Allen Morrison

Fotografía donde la vista es hacia el Sur, cruzando el Parque Montalvo. El carro Birney está viajando hacia el Norte.



Fotografía de la década de 1940 que muestra un viajado tranvía belga cerca del final de su línea, literal y figurativamente, en la central eléctrica de calle Eloy Alfaro. La pequeña inscripción curva en el costado del carro dice “TRANVIAS DE GUAYAQUIL”.