

Der erste Beginn dieses kühnen und schwierigen Bahnbaues knüpft sich, wie fast alle wirklichen Kulturarbeiten Ecuadors, an den Namen des Präsidenten Garcia Moreno. Unter seiner Regierung baute der Staat Anfang 1873 das erste Stück der Bahn von Yaguachi am Unterlauf des Rio Chimbo durch die Niederungen bis Naranjito 30 engl. Meilen weit. Von Guayaquil nach Yaguachi fuhr man mit kleinen Flußdampfern. Aber nachdem Garcia Moreno 1875 ermordet war, blieb der Bahnbau 10 Jahre liegen. 1885 schloß die Regierung einen Kontrakt mit einer französischen Gesellschaft, der den Bau des Schienenwegs von Yaguachi einerseits nach Duran am Guayasfluß, anderseits nach Chimbo (345 m) am Fuß der Westkordillere (56 engl. Meilen von Duran) zur Folge hatte. In Chimbo beginnen mit dem Aufstieg zum Gebirge die wirklichen Schwierigkeiten. Die Unternehmer waren diesen nicht gewachsen und gaben das Werk auf; wieder dauerte es über ein Jahrzehnt, ehe Weiteres fertig gebracht wurde. Diesmal war es die Regierung des tatkräftigen Präsidenten Alfaro, die 1898 einer nordamerikanischen Gesellschaft die Konzession zum Bau der Kordillerenbahn übertrug. Es ist die „Guayaquil and Quito Railroad Co.“. Der Spiritus rector der Gesellschaft, die ihren Sitz in New York hat, ist ein Mr. Harman, und sein jüngerer Bruder, Ingenieur-Major Harman, leitet in Ecuador den ganzen Bau in umsichtigster Weise und mit echtem Yankee-Wagemut. Die Company erhält vom Staat bestimmte Vorschüsse und muß dafür die Bahn von Strecke zu Strecke in bestimmten Terminen ausbauen und dem Betrieb übergeben. Den Betrieb führt die Bahngesellschaft auf eigene Rechnung. Außerdem hat sie eine Reihe wertvoller Konzessionen auf Bergbau erhalten.

Das gesamte Baumaterial, Wagen und Maschinen kommen aus den Vereinigten Staaten, ebendaher die Ingenieure und Oberbeamten, während als Bauarbeiter fast nur Neger aus Jamaica angeworben wurden, da die Indianer des Hochlandes weder die harte Arbeit noch das tropische Klima aushalten. Erst beim viel leichteren Bau der Strecken auf dem Hochland selbst können Indianer verwandt werden. Die Bahn hat eine Spurweite von 3' 6" engl. (1,0068 m) und die Schienen wiegen 55 \mathcal{W} engl. pro Yard. Die Schwellen sind auf den von den Nordamerikanern gebauten Strecken aus kalifornischem Rotholz. Alles Bauholz für Brücken, Tunnel etc. wird von Californien oder Oregon eingeführt, da das Holz im Land selbst zu ungleichmäßig ist. Die engste Kurve hat 29°, die größte Steigung 5½%.