

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES

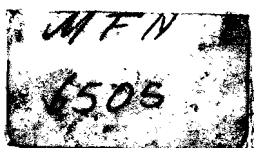
**PRIMER PROGRAMA INTERNACIONAL DE MAESTRIA EN CIENCIAS
SOCIALES CON MENCIÓN EN HISTORIA ANDINA.**

**TIERRA, MERCADO Y CAPITAL COMERCIAL EN LA
SIERRA CENTRAL. EL CASO DE TUNGURAHUA
(1850-1930)**

**Hernán Ibarra
Quito, Noviembre 1987.**

**Tesis para optar el Título
de Maestro en Ciencias
Sociales con Mención en
Historia Andina.**

Director de Tesis: MANUEL CHIRIBOGA.



BIBLIOTECA

INDICE.

INTRODUCCION

CAPITULO I: POBLACION Y ESTRUCTURA OCUPACIONAL..... 1

1. La dinámica demográfica de la sierra central
1780-1922..... 2
2. A la costa..... 7
3. La población de Tungurahua entre 1871 y 1922 12

CAPITULO II: LA PROPIEDAD DE LA TIERRA..... 29

1. Problemas de análisis..... 29
2. La grande y mediana propiedad..... 32
3. La cuestión del riego..... 51
4. La pequeña propiedad y las comunidades indígenas..... 57
5. Nota sobre movimientos campesinos..... 70

CAPITULO III: EL MERCADO DE TRABAJO RURAL..... 81

1. Las múltiples caras del concertaje..... 81
2. Las relaciones de aparcería..... 91
3. El trabajo subsidiario y las obras públicas..... 94
4. El transporte de guandos..... 104
5. El concertaje hasta 1920..... 106

CAPITULO IV: PRODUCCION Y CIRCULACION MERCANTIL..... 118

1. La reestructuración de la sierra central en el siglo XIX..... 118
2. Producción agraria y artesanal de Tungurahua..... 127
3. El capital comercial y las redes de circulación de
1850 a 1900..... 138
4. La comercialización agraria y la arriería..... 148

CAPITULO V: FERROCARRIL, COMERCIANTES, INDUSTRIALES Y TRABAJADORES..... 163

1. El impacto del ferrocarril..... 163
2. El surgimiento del capital industrial y la clase trabajadora..... 179

CONCLUSIONES..... 194

ANEXOS..... 200

BIBLIOGRAFIA..... 229

INDICE DE CUADROS:

CUADRO Nº 1.1: Población en las provincias de la sierra central (1780-1922).....	5
CUADRO Nº 1.2: La población de Latacunga, Ambato y Riobamba (1740-1950).....	6
CUADRO Nº 1.3: Principales ocupaciones en centros poblados (1871).....	16
CUADRO Nº 1.4: Participación femenina en algunas ocupaciones.....	19
CUADRO Nº 1.5: Población activa por ramas en Ambato en 1871.....	21
CUADRO Nº 1.6: Población activa por rama de actividad en Ambato (1922).....	23
CUADRO Nº 1.7: Población de Ambato según lugar de nacimiento (1922).....	26
CUADRO Nº II.1: Evolución de la propiedad rural en Tungurahua.....	31a
CUADRO Nº II.2: Tipo y tamaño de haciendas.....	35a
CUADRO Nº II.3: Jerarquía de la gran propiedad (1870-1914).....	37
CUADRO Nº II.4: Jerarquía de la mediana propiedad (1870-1914).....	...39
CUADRO Nº II.5: Número de haciendas de familias terratenientes de Tungurahua (1820-1930).....	41
CUADRO Nº II.6: Haciendas y tierras de la familia Alvarez.....	42a
CUADRO Nº II.7: Propiedad territorial de la familia Albornoz (1870-1889).....	45
CUADRO Nº II.8: Propiedades de Pablo Elías Albornoz (1914-1922)	46
CUADRO Nº II.9: Propiedad rural de Juan y Pacífica Vasconez (1890)	47
CUADRO Nº II.10: Modo de adquisición de la propiedad en familias terratenientes de Tungurahua (1820-1930).....	50
CUADRO Nº II.11: Tierras de dueños de canales de riego en Ambato (1889).....	53

CUADRO Nº II.12: Litigios de aguas 1857-1932.....	56
CUADRO Nº II.13: Jerarquía de la pequeña propiedad.....	58
CUADRO Nº II.14: Tierras de reversión adjudicadas en Tungurahua 1869-1901.....	61
CUADRO Nº II.15: Lotes de tierras de reversión adjudicadas en Quero: 1869-1887.....	65a
CUADRO Nº II.16: Lotes de tierras de reversión adjudicadas en San Miguelito: 1869-1887.....	66a
CUADRO Nº II.17: Tierras comunales en 1930.....	69
CUADRO Nº II.18: Movimientos campesinos y conflictos rurales (1839-1933).....	71
CUADRO Nº III.1: Concierdos endeudados (1888-1895).....	87
CUADRO Nº III.2: Población registrada en Ambato para el cobro del trabajo subsidiario (1849).....	94a
CUADRO Nº III.3: Relación entre ingresos del trabajo subsi- diario e ingresos municipales en Ambato.....	97
CUADRO Nº III.4: Trabajadores voluntarios y forzados en la carretera nacional.....	98
CUADRO Nº III.5: Contribuyentes del trabajo subsidiario en Pillaro (1885-1886).....	103
CUADRO Nº III.6: Trabajadores con contratos de concertaje en Ambato.....	107a
CUADRO Nº III.7: Número de trabajadores según los días de trabajo semanal estipulados en los contratos de concertaje agrícola. Ambato 1900-1902.....	107
CUADRO Nº III.8: Salarios urbanos y rurales 1880-1920.....	114
CUADRO Nº III.9: Huasipungueros en haciendas de Patate.....	116a
CUADRO Nº IV.1: Centros de mercadeo en la sierra ecuato- riana por periodos de fundación.....	121
CUADRO Nº IV.2: Alambiques en la provincia de Tungurahua (1860-1895).....	131
CUADRO Nº IV.3: Zonificación de la producción de Tungurahua en el siglo XIX.....	133

CUADRO Nº IV.4: Productos venidos desde la sierra hacia Babahoyo (1898).....	157
CUADRO Nº IV.5: Fletes Ambato-Guaranda-Babahoyo y Viceversa.....	159
CUADRO Nº V.1: Costo de un quintal de papas en Panamá.....	166
CUADRO Nº V.2: Jerarquía del capital en giro en la sierra central (1909- 1919).....	171
CUADRO Nº V.3: Tipo de capital en Ambato (1923).....	175
CUADRO Nº V.4: Industrias y manufacturas (1913- 1923).....	182
CUADRO Nº V.5: Empresas textiles en 1928.....	183a

INDICE DE ANEXOS:

ANEXO Nº 1: Población activa por rama de actividad en Guayaquil (1899).....	200
ANEXO Nº 2: Distribución de población de la provincia de Tungurahua por parroquias (1871-1922).....	201
ANEXO Nº 3: Distribución de la población de Tungurahua en cabeceras cantonales, parroquiales y área rural en 1871.....	203
ANEXO Nº 4: Ocupaciones registradas según rama de actividad en Ambato (1871-1922).....	204
ANEXO Nº 5: Composición de valor de haciendas (1870-1895).....	207
ANEXO Nº 6: Número de propiedades y valor por parroquias (1870-1914).....	208
ANEXO Nº 7: Propiedad rural de Juan y Pacífica Vásconez.(1890).....	217
ANEXO Nº 8: Ingresos del Municipio de Ambato 1880-1895.....	218
ANEXO Nº 9: Visaciones de conciertos (Ambato 1900-1901).....	219
ANEXO Nº 10: Producción y consumo en Ambato 1863.....	223
ANEXO Nº 11: Estimación de la producción agrícola y artesanal de Tungurahua.(1884).....	224
ANEXO Nº 12: Exportación de cueros, suelas y bayetas por todos los puertos del Ecuador.....	225
ANEXO Nº 13: Ganado mayor faenado en Ambato (1895-1930).....	226
ANEXO Nº 14: Principales comerciantes en Ambato 1910-1930.....	227

colombiano, entre tanto, seguía siendo "la mejor esperanza de los productores" según palabras de Jijón y Caamaño, quien pensaba que el consumo nacional era limitado, por la tendencia a utilizar la ropa hasta su total desgaste, ya que "un vestido servía durante años a un dueño o a varios, pasando de mano en mano, según su estado de deterioro; una falda **centro** de una mujer de pueblo, era el sayal de la pobreza durante años hasta que vuelto jirones, recibía otro empleo" (66)

La demanda para esta producción textil, provino de algunos cambios en el vestido especialmente desde la segunda mitad del siglo XIX. Estos cambios en el vestuario, estuvieron asociados al ascenso de nuevos sectores pueblerinos blancos y mestizos, que cambiaron de indumentaria. En el vestido masculino "El chaquet y la levita de pésimo corte y de telas ordinarias fue ganando terreno y desterrando a la prosaica y modestísima chaqueta o chupa del campesino", agregándose "la camisa de pechera, cuello y puños almidonados, con buena cantidad de azul de prusia, hubo de completar la obra contribuyendo, además, la corbata **plastrón** en buena parte a aumentar la elegancia". (67) Claro que este tipo de vestido era para los días festivos o el domingo, porque en forma cotidiana, estos habitantes de pueblos, usaban otros vestidos. Un personaje de **Disparates y Caricaturas** de Luis A. Martínez, muestra el cambio de vestido para uso diario y para salir a la ciudad:

"Usa a diario pantalón azul de bayetón, chaqueta de casinete que no le tapa las grandes posas, poncho **chiricatana, macana** al cuello, sombrero de paja sucio y mugriento y botines de baquetilla que encierran patas de hotentoté. Cuando va a la ciudad, o está de prioste, la chaqueta es levita de paño que nunca envejece, el pantalón es de casimir color perla, el mugriento sombrero de paja se convierte en uno afelpado color de café, y el **chiricatana** en rico poncho de cachemira". (68)

En el vestido femenino, venía ocurriendo también un cambio en los pueblos. El centro de bayeta fue cambiado por el vestido de zaraza.

"Algunas chagras de más campanillas han desdeñado el **centro** de bayetilla y lucen traje de zaraza y sombrero de paja (...)". (69)

Estos sectores rurales acomodados, empezaron a demandar el uso del corset femenino, joyas y algunos cosméticos. El vestido femenino para días festivos debía también ser diferente. Mariana y Abigail Acuña, hijas de un gamonal de pueblo, durante fiestas de toros, lucen

(66) Jijón y Caamaño, op. cit. p. 56.

(67) Carlos Bolívar Sevilla, **Lecturas Amenas**, p. 16, (Subr. en el original).

(68) Luis A. Martínez, **Disparates y Caricaturas**, Imp. Salvador R. Porras, Ambato, 1903, p.p. 14-15 (Subr. en el original)

(69) **Ibid**, p. 17.

"trajes de lanilla morada y adornos de raseta verde, sus pañolones de cuadros negros y rojos". (70)

Predominan entonces, los casinetes, las zarazas, casimires de colores y lanillas, pañolones y ponchos de cachemira, textiles de factura nacional y extranjera.

La ropa que en la ciudad de Ambato utilizan los artesanos y sus mujeres, tiene también en el casinete y la zaraza las telas para el vestido diario, sufriendo alteraciones en los días de fiesta.

"El lujo de los hombres del pueblo era pantalón de casimir de colores claros, saco o chaqueta de casimir negro, poncho de doble faz y sombrero de felpa de seda de color guavo; y las mujeres, follones de bayetilla, rebosos de bayeta o pañolones espléndidos de burato de seda o de lana bordados y con flecadura de media vara (...)". (71)

El vestido sanciona diferentes posiciones sociales y el Corpus y la Octava de Corpus, era el momento en que los sectores dominantes de carácter aristocrático, lucían también un vestido diferente y estrenando ropa nueva,

"las señoras sus sayas de rica seda de china, muy anchas y adornadas de espléndidas chaquiras (...). Los caballeros tenían también su indumentaria clásica: zapato negro de charol, levita y pantalón de finísimo paño negro, chaleco de seda o de piqué blanco, sombrero de copa y corbata blanca de lazo, de cambray o de seda". (72)

La circulación de textiles respondía a una demanda proveniente de grupos acomodados del agro y artesanos que estaban cambiando su vestido. Estaba también una demanda proveniente de indígenas con el consumo de liencillo para el pantalón y la bayeta para el vestido femenino.

En la circulación de productos artesanales nos interesa entender la formación de un capital comercial pequeño ubicado en Ambato y otras ciudades que corría a cargo de la circulación de una proporción importante de la producción de zapatos. Las relaciones entre el comerciante y los artesanos, son de aquellas en que simplemente adquiere una producción hecha por encargo. El comerciante no dota de materias primas ni es dueño de algún instrumento de trabajo. De acuerdo a modelos y medidas particulares, encarga la fabricación de los zapatos. Es la forma primera y más simple del capital comercial, basada en la adquisición de los artículos por el comerciante a los pequeños productores de

(70) Anacarsis Martínez, "Las desilusiones de un gamonal", **Rev. Guayaquil**, Vol II, N°s 61 y 62, 1892, p.130.

(71) Carlos Bolívar Sevilla, *Ibid*, p. 253.

(72) *Ibid*.

mercancías. (73) Estos comerciantes, se instalan entre la producción y el consumo, aprovechando los bajos precios en Ambato y los precios más altos en otras ciudades.

Los mercados de venta en orden de importancia, fueron Guayaquil, Quito, y luego otras provincias como Loja, Manabí e Imbabura. No hubo sino una presencia marginal de la competencia extranjera. Y solo después de 1915, surgirían en Guayaquil y Riobamba fábricas que tuvieron producción en serie. Sin embargo, en Quito, a fines del siglo pasado ya se utilizaban máquinas norteamericanas de coser zapatos. Se estimaba que en el Ecuador una cuarta parte del consumo de zapatos, eran importaciones originadas en Estados Unidos y Francia. Pero eran preferidos los modelos franceses. Se importaban zapatos principalmente para mujeres y niños. (74)

Los precios de los zapatos entre 1870 y 1880, se establecían según si eran para hombre o mujer adultos o niños y según la calidad de la elaboración. En 1872, botines de buena calidad, valían 2 pesos, mientras que en 1874, el precio en Ambato de los botines de baja calidad era de 1 peso y cuatro reales; otros precios de ese mismo año, son de 1 peso y medio el par de botines de hule para mujer, 1 peso para zapatos de hombre y 4 1/2 reales para zapatos de niño. En 1881, el precio de zapatos de niño, está en 4 1/2 reales, y ese mismo precio sigue vigente en 1884. En 1880, se registran también precios aproximados a los 2 pesos para zapatos de hombre. (75) Tenemos una comparación de precios entre calzado extranjero y nacional en Quito para 1886. Con precios entre s/. 2 a s/. 3,20, se ofrecen zapatos franceses; y los zapatos nacionales, se cotizaban a un sucre los botines de hule y a seis reales los de becerro, (76) con precios más bajos, pero seguramente el consumo de zapatos franceses era para sectores dominantes.

Los comerciantes originarios de Ambato y que trasladaban el calzado hacia los mercados de las ciudades, no aparecen en los catastros de capital en giro, porque eran artesanos al mismo tiempo. Un artesano, Amador Lalama, declaró en 1880 ser comprador de zapatos al por mayor, que viajaba a Guayaquil a efectuar la venta del calzado. Era un artesano que subcontractaba con comerciantes de Guayaquil y también efectuaba por su cuenta el comercio. (77) La idea de un segmento de artesanos que se desempeña como

(73) V.I. Lenin, **El desarrollo del capitalismo en Rusia**, Ed. Quimantú, Santiago, 1972, p. 355.

(74) Bureau of the American Republics, *Ibid*, p. 75.

(75) Estos son precios que aparecen en juicios mercantiles que se siguen a zapateros por parte de comerciantes, cuando han habido incumplimientos de los artesanos. Estos juicios se hallan en el Archivo Histórico del Banco Central de Ambato.

(76) **El Comercio**, I, N° 28, 6-IV-1886; I, N° 60, 27-VII-1886, Quito.

(77) AHBC/A 5482. J. Civ. Ambato 26-IX-1880.

productor - comerciante, es el ejemplo de un maestro de apellido Punina, que hacía frecuentes viajes a Quito

"llevando delante de el dos o tres burros cargados de botines". (78)

Por otro lado, en Quito, funcionaba en San Agustín los sábados por la tarde una feria de calzado, donde los artesanos vendían por lo menos 300 pares de zapatos. (79)

Junto al productor - comerciante, estaba el comerciante que venía de otras provincias para proveerse de zapatos. En los contratos individuales de aprovisionamiento de calzado, se pactan por un tiempo variable de entrega -entre dos y seis meses- de la producción, previo un adelanto en dinero por parte del comerciante. Las cantidades de calzado ordenadas su fabricación iban de una a cinco docenas, de acuerdo a medidas y calidades precisas. Las diferencias de precios entre Ambato y otras ciudades, son casi del doble, sugiriendo que habían buenas ganancias para los comerciantes. Restando fletes y otros gastos de circulación, podía ser una ganancia cercana al 50%. Zapatos que cuestan dos pesos en Ambato, son vendidos en tres pesos en Guayaquil. Los botines de niño que valen 4 1/2 reales en Ambato, valen un peso o un peso y tres reales en Loja. (80)

En términos de las materias primas, los cueros y las suelas eran proveídas por las curtidurías artesanales, y había un componente que provenía del comercio de importación: hebillas, hule, resortes y forros para los zapatos. El ritmo de exportación de suelas en la segunda mitad del siglo XIX, estuvo en declive. De 18.156 hojas de suelas exportadas en 1857, la cantidad desciende drásticamente a 4.861 hojas en 1880 y 1.784 hojas en 1885. (81) Como sabemos que las actividades de curtiembre mantuvieron su importancia no solo en Ambato sino en otras ciudades de la sierra y en Guayaquil, el descenso en la exportación, expresa un crecimiento del consumo interno como materia prima. Por otra parte, las importaciones de cueros y suelas extranjeras, fueron muy limitadas. El cuero y las manufacturas de cuero provenientes de Estados Unidos, por ejemplo, tuvieron apenas una representatividad del uno al dos por ciento en las importaciones efectuadas a ese país entre 1887 y 1891.

(78) Anacarsis Martínez, "Pan, calzado y guaytambos". 1886.

(79) **El Comercio**, I, Nº 60, 27-VII-1886, Quito.

(80) AHBC/A. 5629, J. Civ. Ambato 25-I-1973; 1746. Ambato 4-XI-1881; 1835. Ambato 6-I-1884.

(81) Véase el Anexo Nº 12 (...) donde se registran las suelas exportadas por el Ecuador entre 1857 y 1900. Desde 1889, la información de las suelas, deja de expresarse en hojas y pasa a medirse en kilos. El valor de las exportaciones sin embargo, sigue declinando hasta 1900.

El abastecimiento de la sal marina hacia Ambato, aparece ligado a comerciantes de Ambato y cabeceras parroquiales que controlaban un fragmento de la circulación. Estos comerciantes tenían una amplia red de relaciones con campesinos indígenas y mestizos, quienes recibían dinero para traer sal desde Bodegas, en plazos de cinco meses a un año. La entrega de dinero, asumía la forma de un crédito que debe devengarse en un producto, la sal. El dinero entregado, se hacía equivalente a una determinada cantidad de sal con el precio vigente en Bodegas. El "interés" que se pone sobre el crédito, es en realidad el costo del transporte que asumían los campesinos en el viaje desde Babahoyo a Ambato. Esta función monetaria de la sal como crédito, también recorría el camino inverso, de su conversión en dinero, al ser prestada. En un préstamo que hace Pablo Albornoz a Francisco Ulloa y su mujer en 1858, el da sal como crédito que debe ser devuelto en dinero con un interés, y ellos "se obligaban a pagar al Sr. Pablo Albornoz (...) la cantidad de doscientos pesos que en sales el precio de diez reales arroba les ha entregado en esta fecha en calidad de mutuo con el interés de un peso por ciento mensual (...)" (82)

Los precios de la sal en Babahoyo desde 1860 a 1880, fueron de diez reales y en Ambato entre dos pesos y cuatro reales, y tres pesos por arroba. Esta diferencia de precios es la ganancia, y el interés que el capital comercial obtiene en el comercio de la sal marina. Sería por tanto una ganancia que se halla alrededor del 100%. Los campesinos indígenas que estaban participando en el comercio de sal marina, eran de Tisaleo, Santa Rosa y Pilahuín. De hecho, tenían que demostrar la propiedad de tierras para garantizar la entrega del dinero y la posibilidad de que haya incumplimiento en la entrega de la sal. Por juicios que se les sigue a indígenas que incumplieron en la entrega de la sal, se conoce que eran indígenas con pequeñas propiedades. A Pantaleón Tisalema indígena de Pucará (Tisaleo), se le siguió un juicio en 1878 por no haber entregado diez arrobas de sal marina y se le embargó un terreno de 3 cuadras y medio solar. Tenía dado al partir a un blanco, tres solares con ocas, maíz y alfalfa. (83) Otros indígenas enjuiciados, tenían terrenos entre media y una cuadra de extensión en Santa Rosa y Pilahuín. (84) En la medida de que estos terrenos salían a remate posteriormente, puede apreciarse el papel del capital comercial en el mercado de tierras de la pequeña propiedad.

(82) AHBC/A Escritura de Préstamo de 200 p que hace en calidad de mutuo al Sr. Francisco Ulloa y su mujer Rosa Porras, 8-III-1858, Escribano Ignacio Rivadeneira, 1840-1859 f.f. 191. v.

(83) AHBC/A 5704 J. Civ. Ambato, 24-IV-1878.

(84) AHBC/A 5662. Ambato 16-IV-1877; 5712. Ambato 30-VII-1869; 5785. Ambato 5-II-1879.

Este comercio era ejercido predominantemente por mujeres que en ocasiones, eran el grupo "de hacendados comerciantes", pero no aparecen en los catastros de capital en giro. Los capitales puestos a circular en forma de crédito, eran utilizados por los campesinos en el viaje de ida a Babahoyo, adquiriendo productos para su venta. De este modo, el comercio de la sal marina, activaba la circulación de productos desde la sierra, estimulando una arriería y comercio indígenas. Villavicencio, nos dice que en Bodegas "Hasta los infelices indios traen sus borricos cargados de víveres que venden i reemplazan la carga con la sal que compran". (85) Sin embargo, la circulación de la sal marina, proveniente de la Península de Santa Elena y distribuida desde Babahoyo hacia la sierra, se sobrepuso históricamente a la circulación de la sal obtenida en Tomavela, la actual Salinas de la provincia de Bolívar.

La sal distribuida desde Babahoyo, era vendida por el estanco estatal que tenía establecido desde 1839 un monopolio para las provincias de la costa. Pero la comercialización en la sierra, era libre hasta los años 1916 y 1918, cuando se extendió definitivamente el estanco de sal hacia la sierra. A fines del siglo XIX, un norteamericano que quiso establecer un sistema más moderno de elaboración de la sal de Salinas, describe que las minas de sal se hallaban dentro de una hacienda de "papá" Domingo Cordovez, quien cobraba s/. 1.200 al año como renta a los campesinos productores. Desde luego que el eje de la vida de Salinas, era la producción de sal:

"Cuando yo llegué, la industria exclusiva del pueblo era hervir agua salada. En todas las casas habian calderos de cobre, que los dueños llenaban en uno u otro de los manantiales y hervían en sus casas. Las mujeres vigilaban el fuego, mientras los hombres iban a recoger leña en el bosque más próximo, que se hallaba dos o tres mil pies más abajo. Trabajaban mucho para vivir de un modo miserable, y mi misión era quitarles cuanto tenían. Por consiguiente, desde el primer día no fuí bien acogido". (86)

En la circulación de la sal de Tomavela, no hay referencias de que predominase el capital comercial. A comienzos del siglo XX, se vendía o se hacía trueque con la sal. El intercambio cubría Simiatug y El Corazón, Ambato, Guaranda y Riobamba, El trueque establecía equivalencias: En Simiatug, dos amarrados de sal eran equivalentes a un costal de papas y tres amarrados valían dos costales de cebada. Cuando había intercambio con la panela de El Corazón, un amarrado de sal se cambiaba por dos bancos de panela. Desde Ambato, se intercambiaba ropa, vasijas y utencillos por la sal, que luego se revendía en

(85) Manuel Villavicencio, op. cit. p. 465.

(86) Fritz Up de Graff, **Head hunters of the amazon: seven years of exploration and adventure.** _ Duffield and Company, New York, 1923, p. 33.

Ambato (87) Por tanto, en la sal de Salinas, había un fuerte intercambio no monetario, sustentado en equivalencias de sal por otros productos, que alude a los antiguos intercambios no mediados por el dinero. Sin embargo, la obtención de dinero, era imprescindible para pagar las rentas a "papá" Domingo Cordovez, lo que exigía monetizar una proporción de la producción.

Mientras el capital importador guayaquileño, con el nexo de los hacendados - comerciantes, penetraba en el mercado serrano sobre la base de una demanda surgida del ascenso de sectores rurales acomodados y el consumo suntuario de sectores dominantes, un capital mercantil de proporciones más modestas, surgía controlando el comercio de productos artesanales y el tráfico de la sal marina. En el agro tungurahuese, mientras tanto, un creciente comercio con la costa venía dinamizando la producción agropecuaria. Una densa red de arriería, creará la figura del campesino - comerciante viajero a la costa, que permanecerá inadvertido en los catastros de capital en giro.

4. La comercialización agraria y la arriería.

En la segunda mitad del siglo XIX, se cumplen dos requisitos para facilitar la circulación de productos agrícolas y pecuarios hacia mercados fuera de la provincia de Tungurahua. En primer lugar, la reestructuración del sistema de ferias que aumentó el número de días de la semana para comercializar incrementando las transacciones mercantiles. En segundo lugar, el mejoramiento de las vías de comunicación. En 1862, se inicia la construcción de la Carretera Nacional Quito-Sibambe. En 1870, un tramo entre Quito y Ambato, ya permitía la circulación de diligencias de pasajeros. La carretera nacional, llegó finalmente a Sibambe en 1872, donde debería empalmar con la línea del ferrocarril cuya construcción se inició en Yaguachi hacia 1873. Un nuevo camino, que partía de Chuquipogoyo, siguiendo por el Arenal del Chimborazo, Guaranda, San José de Chimbo, San Miguel de Bolívar, Balzapamba y Playas, terminó en Babahoyo en 1875, durante el gobierno de Antonio Flores, por lo que fue llamado "Vía Flores" (88) De este modo, la sierra central, tuvo en la "Vía Flores" un camino principal que facilitaba la comunicación con Babahoyo.

(87) Cheryl Pomeroy, **El significado de la sal para las culturas andino-ecuatorianas.** Ed. Abya-Yala, Quito, 1986, p. 29.

(88) Gobierno del Ecuador, **La carretera Rumichaca-Babahoyo.** Tall Tip del Estado, Quito, 1930, p.18..

Para la comunicación entre la sierra y la costa, ya existieron diferentes vías en el periodo colonial. Cuenca tenía una ruta que salía hacia Naranjal, Alausí salía por Yaguachi, Latacunga tenía una salida por Zapotal, y desde Babahoyo hasta Guaranda había dos caminos distintos. (89) En el siglo XVIII como proveedores de mulas y caballos para la sierra central, están Palenque y Baba (90), en tanto que Loja cumple esta función para Cuenca (91) En el siglo XIX, este esquema de caminos, pasa a principalizar la vía Babahoyo-Guaranda, que es el eje sobre el cual convergen caminos de menor importancia desde diversos puntos de la sierra central. La principalización de Babahoyo, se sustenta en que es el comienzo de la red fluvial de la cuenca del Guayas, y por su papel redistribuidor de sal marina, el pescado salado, algunos productos agrícolas costeños y las importaciones. Babahoyo era el punto de convergencia del mundo serrano y el mundo costeño:

"(...) cita de todos los arrieros de la Sierra, emporio de mercaderías europeas y de productos nacionales. Ciudad donde el indio melencólico y silencioso de los páramos, se codea con el montubio de aire desafiador y petulante; donde el chagra sudoroso y de cara congestionada, envuelto en el grueso e incómodo poncho, hace contraste con el mulato vestido de cotona y pantalón blancos; donde los sacos de papas, manchados todavía con la tierra negra del páramo, están arrimados a los sacos de cacao, marcados con letras negras y recientes. Aquí se oyen los sonidos aflautados del rondador, arrancados por un indio borracho, rodeado de otros compañeros ebrios; allá en una oscura taberna, bailan una danza desacompasada unos cuantos negros semidesnudos, a los chillones acordes de un piano de manubrio.

Recuas de mulas que entran y salen de la población, silbidos y gritos de arrieros, martillazos en las casas de consignación al clavar los cajones que van a ser expedidos, y chillidos atronadores de una partida de loros que vuelan a gran altura oteando una sementera donde abatirse para devorarla. Un vapor que pita al salir de la balsa donde estaba amarrado; otro que pita también en la curva del río, al divisar la ciudad; canoas y balsas que atracan o salen en medio de los gritos de los remeros. Calor tórrido, actividad febril, aire denso, pesado, que se palpa y que hace sudar a chorros, luz deslumbradora, paisaje netamente tropical; he ahí, en pocos rasgos, la descripción de la Capital de la provincia de Los Ríos (...)" (92)

A la larga, los ejes viales construidos desde 1860, terminaron por privilegiar la comunicación de la sierra central con la costa, disminuyó el comercio con la sierra norte; y el comercio con la sierra sur, ya de por sí marginal en periodos anteriores, había disminuido más aún a fines del Siglo XIX que "bien puede decirse nulo, y por eso hemos visto, como por necesidad, dirigirse las miras de cada provincia hacia la costa esperando

(89) Michael Hamerly, **Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil 1763-1842**, p.p. 42-43.

(90) Juan Pío Montúfar y Frasso, "Razon que cerca del estado y gubernacion política y militar de las provincias (...)" (1754)

(91) Silvia Palomeque, "Loja en el mercado interno colonial", p.40.

(92) Luis A. Martínez, **A la Costa**, p.p. 173-174.

su porvenir en la comunicación con ella y el resto del mundo (...)" (93) La Vía Flores era la ruta privilegiada después de 1875, pues por ella "hacen su viaje obligado los que salen a la capital y vienen a la costa, y el tráfico es constante y diario, siendo grande la afluencia de gente, principalmente en verano". (94) Hubo por cierto otras rutas secundarias, que partían desde diversos pueblos y ciudades de la sierra central hacia la costa. Desde San Juan en Chimborazo, atravesando el Arenal, Talahua y descendiendo por cerca de Simiatug, había una ruta hacia Zapotal. Esta misma ruta, es la que seguían los arrieros desde Santa Rosa y Pilahuín atravesando el Arenal y Talahua. Desde Riobamba, por Alausí y Sibambe se descendía hasta el puente de Chimbo o Pueblo del Carmen, o alternativamente el descenso se hacía por Pallatanga, para llegar también a Chimbo. (95)

La arriería, cumplirá un papel de primer orden hasta el advenimiento del ferrocarril, cuando sufre su primer golpe. Pero será solo la llegada de los camiones después de 1930, lo que asestará el golpe definitivo a la arriería. El transporte de productos hacia la costa y la penetración de las importaciones hacia la sierra, requirió de un contingente humano especializado. Hacia 1875, Juan León Mera, señala que:

"El porteo de bestias o a espaldas constituye también una industria lucrativa para algunos pueblos de las serranías, como los de Chimborazo, Tungurahua, León y El Sur de Pichincha". (96)

El porteo "a espaldas" no era otra cosa que los guanderos, a quienes habíamos visto trasladando pianos y maquinarias desde Babahoyo.

La arriería tuvo un gran desarrollo en la sierra central. Conocemos que en Licto, habían en 1861, 58 personas con la ocupación de arriero. En 1867, en el Cantón Riobamba habían 131 arrieros y en Alausí 145 arrieros. (97) ocupaciones que fueron identificadas y separadas de la de comerciante o agricultor, a diferencia de Tungurahua donde no se hizo constar la ocupación de arriero en el Censo de 1871. La arriería estuvo muy difundida en Santa Rosa, Huachi, Tisaleo, Totoras, Mocha, Cevallos, Pillaro y Pelileo,

(93) Informe de la Dirección General sobre las Obras Públicas trabajadas en el bienio de 1890-1892, en: Informe del Ministro de lo Interior, 1892, p.5.

(94) Informe del Gobernador de Los Ríos, 1894; en : Informe del Ministro de Obras y Crédito Públicos, 1894, s.p.

(95) Informe del Gobernador de la provincia de Chimborazo, 1885, en: Informe del Ministerio de lo Interior y Relaciones Exteriores, 1885, s.p.

(96) Juan León Mera, **Catecismo de geografía de la República del Ecuador**, Imp. Nacional, Quito, 1875, p. 76.

(97) ANH/A, Censo de Población del Cantón Riobamba, 1861, Cuadro N° 3, Empadronamientos, Caja 8; Censo de Población de la Provincia de Chimborazo, 1867, Anexo del Informe del Gobernador de 1867, Empadronamientos, Caja 8.

o sea, prácticamente en toda la provincia de Tungurahua. A mediados del siglo XIX, los habitantes de Mocha eran conocidos por poseer

"recuas de mulas que sirven para el transporte de cargas, i muchos son arrieros acostumbrados al paso del Chimborazo". (98)

Los arrieros pillareños, eran campesinos de Chacata, Callate y Yatsil, es decir, de los alrededores de la cabecera cantonal. (99) En general, la arriería era practicada por pequeños propietarios mestizos e indígenas libres y de comunidad. La generalización de la práctica de la arriería, fue un fuerte obstáculo para que operasen los mecanismos de sujeción de la hacienda, en tanto era una alternativa al concertaje agrícola. En los pueblos, la arriería se inscribía dentro de un abanico ocupacional que empezaba por la carencia de una estricta separación de la arriería como ocupación y la agricultura. Incluso, ocupaciones artesanales, se alternaban con la arriería. Un cucharero en Quero, era también peluquero y alternaba sus oficios con el de hacer viajes a la costa y Quito. (100) Hay que recordar que el invierno costeño, desde Diciembre a Mayo, tornaba intrasitables los caminos hacia la costa, lo que obligaba a que el tráfico se desarrollara de Junio a Noviembre. Por esta razón, cuando habían lluvias en verano, se producían efectos inmediatos en el comercio como ocurrió en Agosto de 1899, mes normalmente seco que se volvió lluvioso. En la Revista Comercial de Guayaquil, aparecían claramente estos registros del clima:

"Agosto 1899: "La circunstancia de haberse iniciado un prematuro invierno del todo raro en esta época, ha paralizado un poco las transacciones de mercaderías con la sierra".

Febrero 1900: "El riguroso invierno con que ha venido a distinguirse el año, ha paralizado casi por completo el comercio de mercaderías. Los caminos para el interior están poco menos que intransitables y el transporte por consiguiente impracticable. Hasta el transporte de víveres de la sierra es tan difícil que los artículos de primera necesidad que de allí vienen han encarecido notablemente". (101)

La arriería, tenía entonces que ser obligatoriamente estacional por las condiciones de los caminos. Las papas, producto principal en el comercio con la costa, acostumbraba sembrarse en zonas de media altura durante el mes de octubre, y en zonas altas durante los meses de Noviembre y Diciembre, (102) efectuándose las cosechas entre Mayo y Julio, que

(98) Manuel Villavicencio, **Geografía de la República del Ecuador**, p. 316

(99) José María Coba Robalino, **Monografía General del Cantón Pillaro**, p. 78.

(100) AGT. De Estanislao Navarrete al Gobernador. VI. 1892, Solicitudes y Recursos, 1892, Leg. Nº 33.

(101) **Revista Comercial**, II, Nº 19 y Nº 23, 31-VIII-1899, 3-II-1900, Guayaquil

(102) Luis A. Martínez, **La agricultura ecuatoriana**, p. 260.

coincidía con el inicio del verano en la costa. Las frutas en cambio, tenían su período de cosecha entre Enero y Abril, habiendo una existencia muy pequeña de frutas en meses posteriores o anteriores, lo que de hecho, privilegiaba el mercado de Quito para las frutas de Tungurahua. Así, las dos terceras partes de las frutas de San Miguelito de Pillaro tenían a Quito como su centro de consumo. (103)

Guaranda cumplía una función muy importante, era el centro de recambio de mulas y de contratación de arrieros. Estos arrieros de Guaranda, conducían las cargas ya sea a Babahoyo a Quito. Cuando venía carga desde Quito conducida por arrieros de Chilligallo, se quedaba en casas de consignación, las que se encargaban de remitirla a Babahoyo. Los viajeros tenían que hacer aquí un recambio obligatorio de animales de silla cuando ascendían desde Babahoyo, tomando caballos frescos para proseguir el viaje. Los pueblos que componían Guaranda, influidos por el transporte de cargas desde y hacia Babahoyo,

"tenían muchas recuas y caballos de cabalgadura". (104)

El intenso tráfico que pasaba por Guaranda, hizo que su hospital preste servicios a los comerciantes y arrieros.

"Hospital de Jesús. Así como el de Babahoyo, el hospital de esta ciudad presta la mayor parte de sus servicios a traficantes entre la costa y el interior de la república; muy especialmente a la clase infeliz que se dedica al acarreo de viveres y más artículos de comercio compuesta de arrieros, de los cuales, los que no ingresan al primero de los establecimientos nombrados, lo hacen a su regreso en este". (105)

Dos cambios en la estructura agraria tungurahuese en el siglo XIX, la difusión de la pequeña propiedad y el crecimiento de las relaciones de aparcería, son factores que inciden en un mayor excedente comercializado por parte del campesinado, en la medida que los "partidarios" manejaban la comercialización por su cuenta. Por otra parte, en las haciendas, había siempre campesinos o comerciantes de los pueblos que ávidos compraban las sementeras para hacerse cargo de su cosecha y comercialización. (106) Esta venta de cultivos en pie, particularmente en el caso de las papas, era inevitable para los hacendados, en la medida de que era difícil reunir la mano de obra necesaria para las cosechas, por eso,

(103) AGT. Informe del Teniente Político de San Miguel, 1885, Jefatura Política de Pelileo, 1885. Leg. N° 26.

(104) Manuel Villavicencio, *op. cit.*, p.p. 336 y 338.

(105) Informe del Gobernador de Bolívar, 1898, en: Informe del Ministerio de Obras Públicas, Agricultura, etc., 1898, p. 73.

(106) AHBC/A J. Civ. 7901. Ambato 10-XI-1897; 6321, Ambato 2-VII-1892, f. 278.

"en muchos lugares productores de papas, existe la costumbre de vender la cosecha en surcos y en pie, cosa que facilita mucho el cultivo del tubérculo, pues cavar con los peones de una hacienda, sementeras que producen 10 o 20 mil quintales de papas, cogerlas y trasladarlas al mercado, sería sino imposible a lo menos muy difícil y costoso". (107)

Por último, los concierptos también participaban activamente en las ferias, comercializando sus excedentes. Aunque se requiere más información sobre la comercialización agraria, es claro que el pequeño comercio agrícola está en crecimiento, mientras los hacendados abandonan la comercialización agraria. Solo un pequeño grupo terrateniente, rematando los impuestos sobre la producción y circulación del aguardiente, tenía un cierto control sobre la comercialización del aguardiente y la panela, pero se enfrentaban nuevamente con pequeños productores y pequeños comerciantes que saboteaban ese control del mercado mediante un activo contrabando.

Toda esta movilización de productos agrícolas, hacia la costa, supone que se disponga de animales de carga en cantidad suficiente. A mediados del siglo XIX, predominaban los asnos como animales de carga; y los arrieros provenientes de Tungurahua, tenían sus recuas formadas

"casi todas de borricos, que sufren muchos en estos viajes" (108)

En las existencias de animales de carga del cantón Ambato en 1863, habían 375 mulas frente a 3.545 asnos y 200 llamas. El Jefe Político de Pelileo, también observa en 1880 que era

"increíble la incomodidad, trabajos innumerables y fatigas de toda especie que experimentan en el prurito de viajar a Babahoyo, y será memorable el día en que sustituyéndose con el vapor, al buey, al asno que tan tardío hace el progreso del comercio (...)" (109)

Solo muy lentamente se fueron introduciendo yeguas costeñas para producir mulas en pequeña escala. El animal "maldito" -según el decir campesino- pudo criarse en tanto el incremento de la capacidad de riego en la provincia, permitía hacer mas cortes de alfalfa al año. Luis Sodiro había destacado el papel de la costa en la provisión de caballos y mulas:

" Las provincias del litoral se distinguen principalmente por la cria del ganado caballar y mular, notable por la hermosura de su forma, talla aventajada, y señalada celeridad y resistencia, sus razas, conocidas, aunque bastante diversas

(107) Luis A. Martínez, *op. cit.*, p. 262.

(108) Manuel Villavicencio, *ibid.*, p. 319.

(109) AGT. Informe del Jefe Político de Pelileo, 1880, Jefatura Política de Ambato. 1880, Leg. N° 21.

entre si, bajo el nombre general de "yungas", proporcionan los mejores caballos y mulas de la república". (110)

Desde la época colonial la provincia de Los Ríos, era el sitio de aprovisionamiento de mulas y caballos. Informaciones de 1896, hablan del predominio de caballos sobre mulas en las existencias de animales de carga en la provincia de Los Ríos. Habían 2.251 mulas, 5.338 yeguas y 4.580 caballos que se criaban sobre todo en Vinces, Palenque y Baba. (111) Las "montoneras" liberales en años anteriores, afectaron en alguna medida las existencias de caballos y mulas, por ello hay una posible disminución a fines de siglo.

Las cifras recogidas por el Ministerio de Guerra y Marina en 1922, evidencian un cambio en los animales de transporte. Habían en toda la provincia de Tungurahua 6.251 caballos, 3.377 mulas y 16.551 burros. Con las reservas que hemos tomado estas informaciones, habría apenas 8 mulas en Pillaro (!), 650 en Pelileo y 2.719 en Ambato, pero estarían concentradas en Izamba, Pilahuin, Santa Rosa y Tisaleo. (112) En todo caso, se han incrementado notablemente las mulas y los caballos y, los asnos siguen siendo el principal animal de carga. Este crecimiento en los animales de carga, advierte sobre la expansión del pequeño comercio agrícola y una relativa capacidad interna en la provisión de mulas.

Si bien, hemos hablado de una arriería que suponía una fuerte relación con la producción campesina, la organización de la actividad del transporte cuando alcanzaba cierta magnitud, se hacía con dos sectores diferenciados, los cabezas y los peones. Los cabezas suscribían los contratos, manejaban el dinero y cuidaban el orden en los tambos o casas de posada, y se entendían con las autoridades. Los peones eran auxiliares para poner la carga en los animales, arrearlos, cuidarlos, buscarles pastos o forrajes y cuidar las cargas. (113) Hassaureck dice que había un arriero jefe que tenía dos o tres sirvientes o peones consigo, para conducir, cargar y descargar las bestias.

"Dichos arrieros y peones, se parecen a todos los otros indios, y un gran número de los cholos (half-Breeds) van descalzos, sus pantalones de algodón nunca se extienden mas allá de sus rodillas (solo los Alcaldes o Autoridades Indígenas usan pantalones largos). Ellos pueden caminar, mejor dicho trotar, detrás de los caballos catorce o quince leguas en un día, y probablemente más si es requerido, en caminos escabrosos de montaña, a través de pantanos, ríos, y desfiladeros de roca, ya asendiendo empinadas laderas, ya apresurando el descenso en hondos y lodosos

(110) Luis Sodiro, **Reflexiones sobre la agricultura ecuatoriana**, Imp. del Gobierno, Quito, 1883, p. 14.

(111) "Analysis the register of statistics of rural property in the Province Los Ríos", **Revista del Banco Comercial y Agrícola**, Vol. II, Nº III, 1896, Guayaquil, sp.p.

(112) Informe del Ministro de Guerra y marina, 1923.

(113) José María Caba Robalino. **op cit.**, p. 79.

barrancos. Ellos siempre duermen en el aire libre, recostados abajo en el suelo desnudo, y cubriéndose ellos mismos con sus ponchos raídos -una noche en las húmedas y fétidas tierras bajas de la costa, otra noche, tal vez, en los páramos helados de la cordillera alta". (114)

Esto se refiere a los arrieros que vivían en los alrededores de Guaranda y hacían el trayecto hasta y desde Babahoyo. A comienzos del siglo XX, había un grupo de estos arrieros que hacían viajes continuos al Chimborazo para sacar bloques de hielo que se vendían en Babahoyo y Guayaquil, y al regreso llevaban casi siempre naranjas desde Balzapamba hasta Ambato y Riobamba. (115) Otro viajero del siglo XIX, Marcel Monnier, hizo en 1886 un recorrido desde Guayaquil hasta Yaguachi en lancha, donde tomó el ferrocarril hasta el puente de Chimbo, sitio donde concluía la vía férrea. Allí, contrató con un arriero un viaje hasta Ambato, suscribiendo un curioso contrato.

"Yo, Manuel Ortiz, reconozco haber contratado con el señor Marcel Monnier, para la locación de tres bestias, dos de silla y una de carga, al precio de 33 pesos, moneda legal, precio que yo tengo en la mano y prometo conducirlo sano y salvo, justo hasta la ciudad de Ambato, si Dios lo quiere". (116)

Interesa discutir cual era el número de animales y el tipo de productos que se hallaban dentro de este comercio entre la sierra y Babahoyo. Un diligente funcionario que a fines de la década de 1880 se puso a contar la cantidad de bestias de carga y de ganado que circulaban entre Babahoyo y Guaranda, registró 487 bestias de carga y 81 cabezas de ganado descendiendo durante un día. (117) Claro que si seguía contando nos hubiera dejado un invaluable testimonio cuantitativo del tráfico diario, pero este funcionario solo estaba interesado en demostrar que la "Vía Flores" funcionaba. Se habrían hecho estimaciones en 1897, en función de las polémicas por el ferrocarril y su trazado, según las cuales se requería 1.500 acémilas diarias para el tráfico sierra-costa (118) Abelardo Moncayo, afirma que se calculaba en 7.000 mulas por año el volumen del intercambio comercial entre la sierra y la costa antes de la construcción del ferrocarril, (119) equivalentes a 40 mulas diarias durante 6 meses, lo que nos parece muy errado.

(114) Friedrich Hassaureck, *op cit.*, p. 19.

(115) Max Konanz, "Recorriendo Tungurahua, León y la zona central. Los viajes por el país a principios de siglo (V)", *Hoy*, 18-VIII-1985.

(116) Marcel Monnier, "Un relato inédito sobre Guayaquil, *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, Vol. LIII, Nº 116, 1970, p.p. 191-192.

(117) Jorge Trujillo, *La hacienda serrana 1900-1930*, IEE, Abya-yala, Quito, 1986, p.64.

(118) Un imparcial (seud.), Breves observaciones que demuestran lo ruinoso que será para la nación el contrato del ferrocarril del Sur, Imp. Gomez Hnos, Guayaquil, 1897, p. 9.

(119) Abelardo Moncayo Andrade, "El problema del Ferrocarril del Sur y la compra del control" (1925), en: *Pensamiento económico de Abelardo Moncayo Andrade*, Archivo Histórico del Guayas, Banco Central, Guayaquil, 1981, p. 11.

Desde los intereses del capital importador, en 1899, se quería establecer una Compañía de Transporte con un capital de s/. 200.000, que proyectaba poner en servicio 1.000 mulas y 200 bueyes con 50 carretas, partiendo desde Babahoyo. Con la creación de esta compañía de transporte, se quiso bajar los fletes para abaratar las importaciones. Se estimó que un tercio de las importaciones pasaban rumbo a la sierra. Durante 1898, se remitieron 176.000 bultos desde Guayaquil a Babahoyo, sin contar 90.000 quintales de sal. (120) Años antes, en 1892, se calculó que el movimiento de carga por Babahoyo para el interior era de 300.000 quintales anuales, mientras que la que subía por Chimbo era de 100.000 quintales por año. (121) En los cálculos del tráfico que provenía de la sierra hacia Babahoyo en 1898, habrían de 50.000 a 60.000 quintales de carga como estimación, con una diversidad de productos como cueros, papas, manteca, bayetas, aves, ganado, etc. En la lógica de este proyecto del capital importador, había la intención de desplazar a los arrieros del control del transporte entre Babahoyo y Quito. La Compañía de Transporte no se puso en marcha, porque el ferrocarril prosiguió con firmeza subiendo hacia la sierra, descartando este proyecto.

(120) **Revista Comercial**, II, N° 17, 30-VI-1899, Guayaquil.

(121) Manuel J. Calle, **Una palabra sobre el contrato ferrocarrilero**, Imp. de "El Pichincha", Quito, 1897, p. 15.

CUADRO Nº IV.4.**PRODUCTOS VENIDOS DESDE LA SIERRA HACIA BABAHOYO****(1898)**

PRODUCTO	NUMERO	UNIDAD DE MEDIDA
Bovinos	5.700	
Parcinos	4.500	
Ovinos	2.100	
Cueros	7.000	
Papas	10.000	sacos dobles
Papas	6.000	sacos sencillos
Manteca	1.300	vejigas
Huevos	1.500	cajas
Bayeta	700	bultos
Calzado	25	bultos
Hamacas	20	bultos
Legumbres	150	bultos
Frutas	30	bultos
Gallinas	150	jabas
Harina de maiz	30	sacos
Carne salada	10	bultos.

FUENTE: Revista Comercial, II, Nº 17, 30-VI-1899, Guayaquil.

De la producción serrana, hay que detenerse en el ganado y los cueros. Desde la década de 1880, ya había una tendencia a que se consuma menos ganado serrano en

Guayaquil, porque había crecido la producción ganadera en las haciendas costeñas. (122) Las existencias de vacunos en la provincia de Los Ríos en 1896, eran de 43.186, estando concentrados en Vinces. Del consumo de reses en Guayaquil que llegaban a 21.619 en 1899, 4.787 eran de origen serrano y 15.915 "criollas" o costeñas. (123)

Las exportaciones de cueros, tuvieron un comportamiento irregular entre 1870 y 1884, con fuertes fluctuaciones, pero desde 1885 hasta 1920, con ciertos momentos de crecimiento, hubo un volumen constante de exportaciones de cueros, que se mantuvieron entre los 14.000 a 16.000 quintales de cueros exportados. (124) sin que sea posible saber las proporciones en que los cueros serranos se curtían en Guayaquil y los que se exportaban, porque también había un mayor volumen de cueros criollos. Debido a que Tungurahua no era una provincia ganadera, la participación debió ser muy marginal en la exportación de cueros. El desposte de ganado mayor en el camal de Ambato, se mantuvo constante, alrededor de las 3.000 cabezas anuales entre 1895 y 1930, lo que ilustra que debió haber una cantidad muy pequeña de cueros para enviarse a la costa, a más de que habrían curtiembres para su procesamiento y consumo en la fabricación de zapatos. (125)

El tipo de productos que se transporta en la arriería de pequeña escala, son muy diversificados: harinas, papas, maíz, carne seca, manteca, cebolla y frutas. Utilizando un tipo de recipientes llamados "jurunes", hechos de ramas de ciprés, se llevaban gallinas, pavos, huevos y el pan de Ambato. (126) El viaje de regreso, incluía frutas, como la naranja, cacao, sal, pescado salado y arroz. En ocasiones, los arrieros se dedicaban a trabajar temporalmente en las haciendas, por ejemplo, transportando el cacao en sus mulas desde los sitios de cosecha a los tendales de secado, o también transportando sal dentro de la provincia de Los Ríos, haciendo viajes cortos. (127) La vitalidad de estos circuitos de arriería proveedores de alimentos a la costa, se sustentaba en que estos arrieros eran en su mayor parte propietarios de las bestias y de la carga, lo que hacía que en su cálculo, no ingrese el flete, sino los costos en forraje para el mantenimiento del animal, y los gastos de viaje del arriero, básicamente la comida en los tambos o en sitios

(122) Luis Sodiro, *loc. cit.*

(123) Informe de la Intendencia de la Provincia del Guayas, 1899, en Informe del Ministro del Interior, 1900. s.p.

(124) Véase el Anexo N° 12 con el volumen y valor de la exportación de cueros de 1870 a 1900. Para exportaciones hasta 1920, véase: Jorge Trujillo, *op cit.*, p. 225

(125) Véase el Anexo N° 13 donde se expresa la cantidad de ganado mayor faenado en Ambato entre 1895 y 1930.

(126) Caba Robalino, *loc. cit.*

(127) AHBC/A. 1643. Ambato 22-XI-1860; 3952. Ambato 11-I-1871.

intermedios de obligada escala en el viaje. (128) El cálculo por tanto, establecía una ganancia sin descontar el flete, lo que hacía muy viable a este comercio. Sabemos que ciertas haciendas también tenían sus arrieros para comercializar la producción con la costa. (129) pero carecemos de la información suficiente adecuada como para introducir el análisis de las redes de arriería que estructuraban las haciendas, y el significado que pudieron tener frente a la arriería campesina.

Los fletes, terminan influyendo en los costos de las importaciones o de la producción serrana que requería contratar arrieros fletados. Los comerciantes-hacendados, fletaban recuas de mulas para el transporte de sus importaciones desde Babahoyo y Guaranda. Para diferentes trayectos, tenemos los siguientes fletes entre 1861 y 1874:

CUADRO Nº IV. 5.

FLETES AMBATO - GUARANDA - BABAHOYO Y VICEVERSA

TRAYECTO	AÑO	PRECIO	FUENTE
De Guaranda a Ambato	1861	2 p. la mula	AHBC/A. 6520
De Ambato a Bodegas	1870	3 p. la mula	AHBC/A. 3952
De Babahoyo a Ambato	1872	23 p. por 13 mulas	AHBC/A. 5702
De Guaranda a Ambato	1874	3 p. la mula	AHBC/A. 5636.

(128) Entrevista con el Sr. Basilio Guerrero, Santa Rosa, 13-IX-1986. En la sierra central del Perú, donde había una arriería vinculada a la minería, otra al aguardiente y otra a economías campesinas durante el siglo XIX, dice respecto a esta última Nelson Manrique que "El arrieraje no constituía una actividad especializada, sino una tarea mas dentro del repertorio de actividades económicas afrontadas por la familia campesina para asegurar su subsistencia. Si bien la magnitud de las cargas transportadas no era; en este caso, individualmente significativa, el volumen global de los productos que así circulaban era sorprendentemente crecido". cf. Nelson Manrique, "Los arrieros de la sierra central durante el siglo XIX". **Allpanchis**, Vol. XVIII, Nº 21, 1983, Cusco, p. 40. En este mismo número de la revista citada, hay otros artículos sobre la arriería en el Perú.

(129) AHBC/A. J. Civ. 7901. Ambato 10-XI-1897.

El flete entre Babahoyo y Ambato, estaba alrededor de los 3 pesos, y entre Guaranda y Ambato entre 2 y 3 pesos por mula, fletes que establecían las casas de consignación en Guaranda. Trasladados estos precios a quintales, con el equivalente de 2 quintales y medio por mula, el flete por quintal en este período, estaba en algo más de 1 peso. Pero estos fletes tendieron a subir. En 1897, el trayecto Ambato-Quito que se cubría en dos días, tenía establecido un flete de s/. 1,20 por quintal, que en ciertos años subía hasta s/. 1,60. El trayecto Babahoyo-Quito, pagaba a fines del Siglo XIX, s/. 4 a s/. 6 por quintal. Por esto, la compañía de transporte que proyectó establecer el capital importador de Guayaquil, tenía la intención de bajar el flete a s/. 1,00 o s/. 1,50 por quintal. (130) Los fletes, estuvieron subiendo substancialmente en la segunda mitad del siglo XIX, lo que hacía encarecer las importaciones. Indirectamente actuó como un mecanismo de protección de la producción manufacturera y artesanal serrana, pero a su vez, la producción textil serrana, tenía también en los altos fletes un obstáculo para el ingreso a la costa. De hecho prácticamente desaparecieron las pequeñas exportaciones de bayetas por el puerto de Guayaquil en la década de 1890. (131)

El capital comercial, con las importaciones y la sal marina, determinaba un volumen de carga desde Bodegas hacia Ambato, y un tipo de relaciones con los arrieros. Con los comerciantes hacendados había una relación contractual en torno al pago de fletes y en ciertas circunstancias, el acceso al crédito. En el circuito de la sal marina, el dinero, prestado por el comerciante, se convertía en productos, que llevaba el arriero-campesino, y luego en Bodegas, se transformaba nuevamente en otro producto, la sal marina que era llevada de regreso a Ambato para entregar al comerciante con el precio vigente en Bodegas. Un tiempo de rotación del dinero dado a préstamo, devengaba un interés resultante de la diferencia del precio de la sal marina en Babahoyo y Ambato. Pequeños capitales existentes en los pueblos, en manos de "chulqueros" y usureros rurales, debieron ser muy influyentes en organizar una parte de esta pequeña arriería. Un testamento en Pasa, de mediados del siglo XIX, mencionada una lista de deudores mestizos e indígenas a una prestamista. Las deudas menciona el motivo: "para que haga sus viajes" en unos casos, o "para que devuelva en carga". Se debía devolver el préstamo, bien sea en dinero, o en

(130) Luis A. Martínez, **La agricultura del interior** (...), 1897, p. 13, **Revista Comercial**, II. Nº 17, 30-VI-1899, Guayaquil. El informe Consular Británico de 1880, establece que el flete de una carga de 250 libras, era de 10 a 14 dólares, lo que sería entre 4 a 5 pesos por quintal transportado entre Guayaquil y Quito, c.f. Juan Maiguashca, **Situación económica de la sierra 1854-1915** (...), p.9.

(131) Las exportaciones de bayeta, registradas entre 1889 y 1900, fueron casi en su totalidad por Tulcán, con destino a Colombia. c.f. Anexo Nº 12.

carga conformada por cacao y sal. (132) Esto sin embargo, apenas introduce la relación entre la pequeña producción agraria y el capital usurario, una relación que pudo ser muy desarrollada en las zonas de pequeña propiedad.

Los efectos de esta práctica de la arriería se manifestaron en ciertos procesos de capitalización campesina. Los rasgos de esta capitalización, estaban presentes en la participación en la propiedad de canales de riego y el acceso al control variable de la propiedad de la tierra. Un número muy limitado de testamentos de campesinos, nos informa que no había grandes recuas de mulas en su poder. El testamento de José Antonio Zurita de Santa Rosa, muestra que tenía 3 solares en Pataló, solar y medio en Pataló arriba, 1 solar y 1 retazo de terreno en Chibuleo. Poseía 3 mulas, 3 burros, 3 cerdos y 13 cabezas de ganado lanar. Tenía 4 mulas de sal marina y 8 arrobas de ajo al momento de testar. (133) Otro campesino, José Aldas de Totoras, hace su testamento a los 90 años, y tiene nada menos que 23 lotes de terreno que totalizaban 19 cuadras, localizados en Picaihua, Totoras, Pelileo, Tisaleo y Santa Rosa. Había dado a crédito 325 pesos y 8 arrobas de sal, y tenía 5 mulas, 2 caballos y 4 asnos. (134) La sal, era una mercancía básica que cumplía funciones dinerarias en el crédito, y aparece reiteradamente en los bienes que declaran campesinos en los testamentos. Otro arriero de Totoras, declaró tener 4 mulas, 2 caballos, 3 asnos y 2 ovejas; aparte de 3 mulas de sal y comerciaba con huevos y cacao. (135)

Los procesos de capitalización que en campesinos blanco-mestizos pueden ser mejor conocidos, nos presentan la interrogante de la probable capitalización de indígenas que también participaban en el comercio con la costa. Nancy Forster, ha documentado acerca de un descendiente de cacique indígena, nacido a fines de la década de 1860 que participó en el comercio con Babahoyo. Era propietario de 10 burros y con dos peones, conducía a la costa papas, mellocos y habas producidos en sus terrenos y de otros. Entre 1892 y 1934, compró tierra 20 veces y vendió por cuatro ocasiones. A su muerte, tenía 32 cuadras de tierra. (136)

(132) AHBC/A Testamento de Mercedes Ulloa, 10-VI-1846. Escribano Julián Ayala. Instrumentos Públicos, 1845-1850 f. 46.

(133) AHBC/A. Testamento de José Antonio Zurita. Notario Ignacio Rivadeneira. Protocolos 1891-1892. Mayor cuantía. ff. 625-628.

(134) AHBC/A. Testamento de José Aldas. 18-VIII-1882. Escribano Ignacio Rivadeneira. Protocolos 1881-1882. Mayor cuantía ff. 429-431.

(135) AHBC/A. Testamento de Manuel Solís. 14-IX-1881. Escribano Ignacio Rivadeneira. Protocolos 1881-1882. Mayor cuantía ff. 193-194.

(136) Nancy Forster, **Economic accumulation from below: peasant economic strategics in highland Ecuador**, 1985, p.p. 19-20

Todo este activo comercio de arriería, no sintió la amenaza del ferrocarril cuando este cubría pequeños trayectos. El punto inicial de construcción de la vía férrea que terminó uniendo a Quito y Guayaquil, fue Yaguachi. La construcción del ferrocarril se inició en 1873, durante el gobierno de García Moreno, y el tráfico entre Milagro y Yaguachi, se estableció en 1874. La prolongación hasta Durán fue concluida en 1888, con lo cual, el ferrocarril atravesó las zonas donde se hallaban ubicados los ingenios Valdez y San Carlos, haciendo que este medio de transporte sea un importante factor para el posterior desarrollo de los ingenios. Se valorizaron rápidamente las tierras en Yaguachi y Milagro, y se pudo prescindir del transporte fluvial entre Yaguachi y Guayaquil. (137) En 1892, cuando el trayecto de 90 kms. Durán-Chimbo ya se hallaba en funcionamiento, el tráfico de carga hacia Durán estaba compuesto casi en su totalidad por el azúcar procesado en los ingenios azucareros. Solo una cantidad muy pequeña de productos serranos llegados a Chimbo desde Sibambe o desde Cañar, utilizaba el ferrocarril para proseguir hasta Durán. Mientras el ferrocarril cubría este trayecto, desde Durán no había transporte de mercaderías hasta Chimbo, sino solo de pasajeros. (138) por eso, el ferrocarril en este primer momento, no desplaza a las conexiones fluviales que cumplían Babahoyo y Yaguachi, y tampoco afectó a la Vía Flores. Eso sí, facilitó el transporte del azúcar hacia Guayaquil.

El verdadero impacto del ferrocarril sobre los circuitos de arriería, solo será visible después de 1908. No deja de ser irónico que después de 1910, los arrieros utilicen en el trayecto Alausi - Palmira la vía férrea como camino (139) No obstante, por la ruta de Guaranda y otras rutas viejas, la arriería va a sobrevivir. Solo la extensión de la red caminera y la llegada del transporte por camión en los años treinta, será el ocaso de ese pequeño comercio agrícola.

(137) Sabine Fisher, **Estado, clases e industria. La emergencia del capitalismo ecuatoriano y los intereses azucareros.** Ed. El Conejo, Quito, 1983, pp. 32-34.

(138) Informe del Depositario del Ferrocarril del Sur, 1892, Imp. de "La Nación", Guayaquil, 1892, p. 11.

(139) Reginald Enock, **Ecuador: Geografía humana.** p.p. 317 y 319.