

# **LAS CIUDADES EN LA HISTORIA**

**EDUARDO KINGMAN GARCES**

**Coordinador**

**Lucas Achig/Jorge Benavides S./Adrian Carrasco/**

**José Luis Coraggio/Claudio Cordero/**

**María Eugenia Castelo/Manuel Chiriboga/Inés del Pino/**

**Rosa Ferrín/Ana María Goetschel/Henry Godard/**

**Iván González/Ramón Gutiérrez/César Hermida Bustos/**

**Eduardo F. Kingman G./Nicolás Kingman R./**

**Fernando Landívar/Carlos Larrea/Cecilia Mantilla/**

**Rubén Moreira/Martha Moscoso/Antonio Narváez/**

**Alfonso Ortiz/Carlos Ortiz/Galo Ramón/**

**Victor Hugo Torres/Gaitán Villavicencio.**

## LAS CIUDADES EN LA HISTORIA

*Coordinador:* Eduardo Kingman Garcés

*Primera Edición:* CIUDAD, 1989

*Copyright:* CIUDAD

Quito, Ecuador, 1989

*Portada:* CIUDAD. Dibujo tomado de "Ciudades del Antiguo Perú".  
Ilustraciones de Huamán Poma. México, 1984.

307.76 Kingman Garcés, Eduardo.(Coordinador)

K 927c Las ciudades en la Historia. CIUDAD,  
Quito, 1989, 456p.

/HISTORIA // ASENTAMIENTOS HUMANOS/

/CIUDADES INTERMEDIAS // VIDA COTIDIANA/.



Este libro se terminó de imprimir en octubre de 1989  
en los talleres del Centro de Investigaciones CIUDAD.

# INDICE

Presentación .....	7
Introducción .....	9

## 1. VISIONES DE CONJUNTO

Quito: La conquista del territorio de la ciudad <i>Antonio Narvaez</i> .....	25
Los municipios ecuatorianos: historia de una derrota <i>Víctor Hugo Torres</i> .....	45
La reconstrucción histórica de procesos de transición social <i>José Luis Coraggio</i> .....	59

## 2. LOS ASENTAMIENTOS ANDINOS

El territorio y los asentamientos en las sociedades norandinas <i>Galo Ramón</i> .....	81
Características de la arquitectura prehispánica del Ecuador <i>Inés del Pino</i> .....	135

## 3. CIUDADES Y PROCESO COLONIAL

Visión general de las fundaciones y del urbanismo colonial español en el territorio de la antigua Audiencia de Quito <i>Alfonso Ortiz Crespo</i> .....	161
El urbanismo en el Ecuador: los orígenes de Quito <i>Jorge Benavides Solís</i> .....	187
Los orígenes urbanos de Cuenca <i>Iván González</i> .....	207

## 4. CIUDADES Y TRANSICION

Ecuador.- Transformaciones urbanas y arquitectónicas en la primera mitad del siglo XX <i>Rubén Moreira</i> .....	233
Ciudad y campo en la costa durante el período cacaotero <i>Manuel Chiriboga</i> .....	249

La nueva Guayaquil entre la utopía y la modelística <i>Ramón Gitiérrez</i> .....	257
Rol del capital comercial y usurario en el desarrollo de Bahía de Caráquez <i>Rosa Ferrín Schettini</i> .....	269

## 5. LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Modernización agrícola y debilidad del poder municipal: El caso de Quevedo <i>Gaitán Villavicencio / Henry Godard</i> .....	297
El proceso de crecimiento urbano de Macas <i>Lucas Achig / Fernando Landívar</i> .....	311
Agroexportación y estructura social en Machala 1948 - 1984 <i>Carlos Larrea Maldonado</i> .....	325

## 6. CIUDADES Y MUNDO INDIGENA

Indígenas y ciudades en el siglo XVI <i>Martha Moscoso</i> .....	343
Obras públicas y fuerza de trabajo indígena (El caso de la Provin- cia de Pichincha) <i>Eduardo Francisco Kingman G. / Ana María Goetchel / Cecilia Mantilla</i> .....	357

## 7. CIUDAD Y VIDA COTIDIANA

Los hospitales de Quito. Caracterización histórico geográfica <i>César Hermida Bustos / María Eugenia Castelo</i> .....	387
La participación de los indígenas en las obras públicas y los ser- vicios de la ciudad de Quito en el último tercio del siglo XX <i>Ana María Goetchel / Eduardo Kingman</i> .....	397
Riobamba en la primera mitad del siglo XX <i>Carlos Ortiz Arellano</i> .....	405
El humor de los quiteños <i>Nicolás Kingman</i> .....	419
Testimonio de la transición de una sociedad patriarcal a la sociedad burguesa en Cuenca: "La Escoba" <i>Adrian Carrasco Vintimilla / Claudio Cordero Espinosa</i> .....	423

---

# OBRAS PUBLICAS Y FUERZA DE TRABAJO INDIGENA (EL CASO DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA).

*Eduardo Francisco Kingman G.*

*Ana María Goetchel*

*Cecilia Mantilla*

## 1. INTRODUCCION

La mayoría de los estudios que tratan el problema de las vías de comunicación (en función de una historia agraria o de una historia urbana o del estudio del mercado interno), toman como perspectiva de su análisis la "sociedad nacional" y no la sociedad en su conjunto. Al considerarse el problema del mercado y los procesos de integración territorial que este conlleva, se deja de lado las "formas ocultas" de relación e intercambio que establecen las comunidades indígenas entre sí y con la propia sociedad blanca (ubicada sobre todo en las ciudades). Existen muchas vías principales y secundarias que cruzan el territorio desde un tiempo anterior al Inca y que se siguen utilizando durante el siglo XIX y aún durante el XX. La "sociedad nacional" no centra su preocupación en estas vías sino, únicamente, en las que unen el interior con los puertos de exportación, o en las que vinculan a las ciudades con los sistemas de haciendas, como si el resto del espacio fuera un espacio vacío, sin vida, ahistórico. Esto ya fue planteado por Frank Salomon en su "Yumbo Nan".

Aunque las conclusiones a las que llega el tipo de estudios a los que hemos hecho referencia no son totalmente desechables, pecan de unilateralidad en su enfoque, al dejar de lado el rico mundo de las comunidades y pueblos indígenas que se mueve tanto en los márgenes como al interior de ese proceso: las vías que posibilitan el intercambio y la reci-

prociudad indígenas y la participación de los indios en la construcción de caminos y demás obras públicas. En esta ponencia nos limitamos a sistematizar la información sobre el segundo aspecto (la utilización de fuerza de trabajo indígena en las obras públicas en la Provincia de Pichincha en el último tercio del XIX y primeros años del XX), información encontrada en el marco de una investigación más amplia cuyo ámbito es Quito y las comunidades circunquiteñas. Conocemos de otros estudios en marcha que topan el tema cuyo contexto analítico, la Historia Agraria, puede dar margen a una comprensión mejor del mismo.

La reconstrucción de los procesos históricos supone, entre otras cosas, la investigación de las relaciones de trabajo existentes. En la Sierra, este tipo de estudios no puede limitarse al sistema de hacienda, a pesar de su peso sobre el conjunto de la sociedad, sino que ha de abarcar, necesariamente, el análisis de las comunidades indígenas, del peonaje, los artesanos y otros sectores sociales urbanos, y de las actividades e instituciones que los involucran (milicias, servicios urbanos, obras públicas, diezmos, tributos, catastros, etc).

## **2. CAMINOS Y SOCIEDAD NACIONAL**

Previamente al desarrollo del tema central de esta ponencia quisiéramos analizar la ideología oficial en juego con respecto al problema de las vías durante el siglo XIX. Nos interesa saber qué lugar ocupaban las vías en el imaginario de los sectores blanco-mestizos y qué estrategias se trazaban estos para impulsarlas.

Partimos de la idea de que con la disolución de la Gran Colombia y la constitución de la República del Ecuador, lejos de integrarse un "espacio nacional", la tendencia dominante fue la fragmentación del territorio, como expresión del descalabro de la producción hacendaria de la sierra y de un desarrollo mercantil (por cierto débil) orientado más hacia el exterior que al interior y de que sólo a partir de la segunda mitad del siglo XIX ese proceso comienza a tomar un rumbo distinto (para la "sociedad nacional"). Tanto los documentos de la época como las lecturas historiográficas contemporáneas parecen registrar lo anotado y nosotros no pretendemos ir más allá. Hacerlo supondría una investigación pormeno-

rizada del desarrollo del mercado interno que incluya no sólo la documentación generada por la sociedad blanco mestiza sobre el intercambio entre las regiones sino la información que registre la participación de las comunidades en esa dinámica, así como las modificaciones que en medio de ese proceso se van produciendo en las relaciones sociales.

2.1 Los documentos oficiales de la primera mitad del siglo XIX dan la imagen de un país fragmentado, atravesado por una profunda crisis económica y social. Los obrajes, que habían servido de base a la economía de la Audiencia habían decaído enormemente debido a la desarticulación de buena parte de los circuitos de intercambio "y a causa de no haber podido sostener la concurrencia con los productos extranjeros que han inundado el continente, imitando aún las manufacturas indígenas". (Informe de la Comisión de Agricultura al Congreso nacional, 1843, Archivo Nacional de Historia)

"Mermada la demanda de nuestros géneros han perecido los obrajes del sur, y con ellos van disminuyendo rápidamente el número de sus ovejas" reza el Informe presentado en 1843 por la Comisión de Agricultura, el mismo que en otra parte dice que la ausencia de recursos ha llevado a los propietarios a "dejar caer sobre su cabeza la espada del sensualista".

El Intercambio que se desarrolla entre las regiones e incluso entre las zonas de ecología similar de una misma región es muy débil, de acuerdo a esos mismo documentos oficiales. A esta debilidad en el intercambio "nacional" contribuye no sólo el estado de las vías sino, también, el limitado crecimiento de los centros urbanos. No hay duda, se dice, "que es módico el beneficio común de las tierras, no existiendo más que un mercado y estando abastecido por todos los labradores de una comarca y provincia". También se dice que "en el interior se cultiva más que lo que se consume" y que no vale la pena acumular frutos "si faltan los consumos" (ibid).

"Los únicos productos que se comercializaban -aunque a un nivel mínimo- entre las provincias de la Sierra, eran aquellos que provenían de zonas cuyas condiciones ecológicas eran favorables para una especialización: azúcar y algodón del Chota, lana de Riobamba y frutas europeas

de Ambato. Durante el período de transición postcolonial, el mundo comercial del territorio constituía, básicamente, un sistema de relaciones bilaterales entre Guayaquil-Quito y Guayaquil-Cuenca; las relaciones que existían entre Quito y Cuenca, eran, en cambio, de tipo puramente administrativo".<sup>1</sup>

El poder de terratenientes y caudillos locales se asiente, en buena medida, en la dispersión del espacio. Ahí donde no existen caminos o se hallan en condiciones deplorables, donde el comercio es endémico y la vinculación con la ciudad limitado, también el ejercicio del poder -y su contrario: las formas de resistencia- tienden a fragmentarse. El peso del latifundio sobre las sociedades regionales de la sierra (y no sólo sobre el campo sino sobre la ciudad) es bastante grande. Las ciudades de la Sierra constituyen uno de los ejes básicos de reproducción de la vida social y de la ideología terratenientes; las propias actividades industriales urbanas, se hallan condicionadas por esa estructura. Inclusive ciudades como Guayaquil, que venían manteniendo desde la Colonia una dinámica ligada a las actividades mercantiles y de puerto, no se diferencian claramente en sus requerimientos y determinaciones del medio rural ni logran establecer una relación permanente con el conjunto del país. Es como si cada región, cada ciudad, e incluso cada localidad (o más precisamente: sus señores principales) hubieran buscado para sí el monopolio de su pequeño espacio. De modo similar procedieron muchas de las comunidades indígenas, en su proceso de resistencia.

**2.2** En una solicitud de reapertura de los puertos de Manabí y Bahía de Caráquez, que se hace en 1830, se argumenta que "la distancia de 50 leguas de dicha provincia a la capital de Guayaquil, hacen prácticamente imposible el tráfico interior de sus habitantes".<sup>2</sup>

Por esos mismos años se observa los daños que provoca al comercio, a las comunicaciones y "a las personas mismas de los propietarios que

---

1 Ortiz y Mills. Economía y Sociedad en el Ecuador postcolonial. Revista Cultura No. 6, Quito. p. 97.

2 APL, Primer Registro Auténtico Nacional, 1830, p. 48.

necesitan visitar sus heredades para adelantar su cultivo, el estado deplorable de las vías".

En la Costa, las zonas de plantación y de recolección no contaban, prácticamente, nada más que con tronchas y vías fluviales para comunicarse con los puertos de exportación. En un informe del Ministerio del Interior del año 1859 se dice que "son todavía los caminos los que han sido siempre buenos los que la naturaleza hizo tales, y mallísimos los que necesitaban la mano del hombre para que ofrezcan al caminante comodidad y seguridad. Este mal, y el que los pueblos del interior estén encerrados, no obstante su proximidad al Pacífico y la fácil salida al Atlántico, por medio de la navegación del Pastaza, que se halla a tres días de distancia del cantón de Ambato, y que tributa sus aguas al caudaloso Marañón, proviene de la falta de recursos pecuniarios"<sup>3</sup>

Con el fin de remediar estos males se decreta que "los habitantes de cada cantón, tengan o no domicilio en él, concurren a reparar los puentes y caminos con su servicio personal". Este servicio, se dice, no excederá de cuatro días por cada persona y lo prestará el contribuyente por sí mismo, "o por medio de sus criados o sirvientes, o dando una caballería, o una pieza de herramienta si fuese necesaria, o el jornal o alimento del trabajador que lo sustituya en el trabajo". El carácter localista de estas obras se evidencia en la disposición de que "los habitantes de una parroquia no deben ir a la composición de los caminos de otra que esté a la distancia de más de tres leguas del pueblo de su domicilio". Cuanto sería el estado de abandono de esos caminos que en ese mismo decreto se dispone "cuidar de que no se introduzca los labradores ni otras personas (se supone que con fines de posesión) en los caminos públicos. Cada uno en su distrito lanzará a los intrusos..."<sup>4</sup>

En noviembre de 1848, Vicente Ramón Roca, dispone que la utilización de los fondos recaudados "a los individuos que de acuerdo a la ley del 11 de abril de 1825, están obligados a contribuir para la apertura de los

3 Citado por Joaquín de Avendaño, *Imágenes del Ecuador*, Corporación Editora nacional, Quito, 1985, p. 272.

4 APL, Primer Registro Auténtico Nacional 1830, p. 111 y ss.

caminos de su parroquia y que prefieren dar en dinero el citado jornal "sean destinados a la construcción y composición de caminos que unan una provincia con otra. En los considerandos que se hacen para dictar el Decreto citado, se toma en cuenta que las disposiciones existentes sólo se habían preocupado por la construcción de caminos locales, sin tomar en cuenta los requerimientos de vinculación entre las regiones.

En cuanto a las vías que comunican las parroquias entre sí se dice en ese mismo decreto, que "estas estarán a cargo de los peones y jornaleros que prefieran trabajar personalmente a subvenir con el jornal en dinero". Estos fondos eran recaudados por un colector que recibía un tanto por ciento sobre las recaudaciones.<sup>5</sup>

Este tipo de disposiciones, expresión del interés de algunos sectores por ampliar las relaciones de intercambio entre las regiones, y de ir configurando una nación, no se ajustaba del todo a las condiciones de la época. De hecho, cada representante de cada ciudad y de cada aldea, así como cada propietario de hacienda estaba más preocupado por el pequeño ámbito de su localidad y de la vinculación de la localidad con la región que en el diseño de proyectos de alcance mayor. Los viajeros que visitan el Ecuador en los años previos al garcianismo nos legaron imágenes de ese tipo, en el marco de un país estancado "que no marcha por obra y gracia si se puede conceptuar estacionario. Ni es mayor su industria, ni el cultivo de sus pingües tierras más extenso y esmerado". Es cierto que se trata de visiones de europeos, acostumbrados a otros mundos, pero alguna idea nos puede dar del estado en que se encontraba la sociedad nacional. "En cuanto al comercio: consume la provincia de Guayaquil ella sola más que todas las otras reunidas, fenómeno que confirma, no solamente su mayor grado de bienestar y civilización, sino el estado poco satisfactorio y de atraso del resto de la República" (se refiere al consumo de artículos importados).<sup>6</sup>

---

5 APL. Leyes y Decretos 185-1851. p. 157 y ss.

6 Joaquín de Avendaño ,op cit ,p. 291-299.

2.3 Sólo a partir de la segunda mitad del siglo XIX, la integración de los distintos mercados regionales en un solo mercado nacional se convierte en una necesidad para los sectores dominantes del país, o por lo menos para parte de ellos. "Mientras la moneda sea un obstáculo para los cambios y mientras el país carezca de carreteras y ferrocarriles no hay que esperar grandes progresos de nuestro comercio necesariamente lánguido, de nuestra industria forzosamente atrasada y de nuestra agricultura reducida tristemente en el interior al limitado consumo de poblaciones empobrecidas".<sup>7</sup>

La idea del progreso, tal como la entendían en esa época, se identificaba fundamentalmente, con la construcción de vías que impulsen el intercambio y acorten las distancias entre las regiones. En una declaración de la Cámara de Diputados del 18 de Septiembre de 1865, se dice que "las vías de comunicación que se están abriendo por todas partes para impulsar la industria, la agricultura y el comercio del país, aumentarán nuestras producciones, facilitarán su exportación, provocarán inmigraciones laboriosas que vengán a cultivar nuestras selvas solitarias, acortarán las distancias por medio de carreteras y ferrocarriles, nos pondrán a la altura de los pueblos civilizados".<sup>8</sup>

Se hacía necesario abrir las zonas del interior al consumo de manufacturas europeas y a una mayor producción para el mercado y superar, con ese fin, el aislamiento de las regiones, la inestabilidad en las transacciones y las trabas que oponían, en todas partes, los poderes locales al libre tránsito de las mercancías.

El desarrollo de las relaciones de intercambio se vela frenado, como ya dijimos, por el pésimo estado de las vías de comunicación, y su mejoramiento fue una de las principales preocupaciones de los hombres de la segunda mitad del siglo XIX. Las dificultades de comunicación eran aún

---

7 Gabriel García Moreno, Mensaje al Congreso, 1865.

8 APL. Periódico El Nacional No. 194, Archivo del Palacio Legislativo, Quito, Sep. 20 de 1865, p. 4.

mayores en invierno. "Las materias alimenticias de consumo general en la provincia de Guayaquil escasean notablemente en la estación de las lluvias por el mal estado de los caminos",<sup>9</sup> y esto obliga a tomar medidas tales como la de "eximir de impuestos fiscales durante la temporada de invierno al arroz, garbanzo, lenteja, patatas, pan, raspaduras, puerco y carneros vivos, carnes saladas". En ocasiones, las condiciones de las vías obligan a cobrar anticipadamente las contribuciones para poder atender a los gastos públicos, pues "la estación de invierno disminuye los ingresos de las aduanas y la sal".<sup>10</sup>

Los arrieros y los indígenas que se dirigen con cargas hacia el interior se ven sujetos no sólo al acoso de los bandoleros que existen en gran número en esos caminos desolados, sino a la extorsión por parte de los propietarios de tierras que lindan con las vías públicas.

Pero no son sólo éstas las causas del retraso del comercio. La ausencia de un sistema de pesas y medidas unificado, la escasez de circulante y la existencia de distintos tipos de monedas de circulación restringida, afectan también su desarrollo. Si bien los comerciantes del interior mantienen ya, para esos años, relaciones con las casas importadoras del puerto principal, esos vínculos se ven limitados por circunstancias tales como la falta de mecanismos que permitan el envío de remesas de dinero para las compras de mercancías y de oficinas públicas en donde pueda tramitarse la importación de productos sin depender de una vinculación con el puerto. En el afán de dar impulso a la comunicación entre los pueblos de la costa y el interior se había dispuesto en febrero de 1865, el establecimiento de 3 correos semanales entre Quito y Guayaquil, los cuales serían despachados los lunes, miércoles y viernes y llegarían a su destino los domingos, martes y jueves de cada semana.<sup>11</sup> Este intento, como otros dirigidos a ampliar el intercambio, fue frustrado

---

9 APL. Periódico El Nacional, 1864, 13 de Abril, No. 152.

10 APL. Periódico El Nacional No. 184, 15 de Marzo de 1865, p. 1.

11 APL. Periódico El Nacional No. 182, 21 de febrero de 1865.

por "la escasa correspondencia existente", que obligó a volver a la vieja práctica de dos correos semanales.<sup>12</sup>

En realidad, habían razones más profundas de carácter estructural, que entrampaban la formación de un mercado nacional y la integración del territorio, pero los sectores dominantes de ese entonces estaban lejos de planteárselas.

**2.4** El propio García Moreno, cuyo papel en la unificación del espacio nacional, se ha venido resaltando últimamente, no fue ni podía ir más allá de ciertos límites: los requeridos por el desarrollo del capital comercial y la integración de la hacienda tradicional al mercado. El trazo del camino del Norte, por ejemplo, no topa tan sólo los centros poblados más importantes sino las principales haciendas, a las que se busca vincular a los circuitos de intercambio (Trujillo Jorge, La Hacienda serrana).

Un estudio detallado del período garciano podría mostrar la relación existente entre la incorporación creciente de la producción hacendaria al mercado y el incremento de las formas rentísticas; el propio sistema vial que abre las puertas a la modernidad (tal como la entendía el garcianismo) se basa en el trabajo forzado del indio. Esto explicaría, además, un aspecto de las constantes rebeliones indígenas.

A la destrucción de Ibarra por el terremoto, siguen una serie de levantamientos en el campo así como de conflictos generalizados entre la población de la ciudad destruida; de ahí que, tarea previa a la reconstrucción emprendida por García Moreno haya sido la represión. La reedificación de la ciudad y la composición de caminos, supuso además, la participación forzada de los indígenas de las zonas aledañas:" La reconstrucción de los caminos en los que se trabaja con actividad, gracias a los patrióticos Tenientes Políticos de Cayambe y Cangahua, que me

---

12 APL. Periódico El Nacional No. 197, 7 de octubre de 1867.

han auxiliado con un considerable número de peones, hará revivir el comercio y disminuir los sufrimientos de la miseria, y con ello la acción destructora de la epidemia que juzgo inevitable".<sup>13</sup>

**2.5** Hacia el último tercio del siglo XIX, se registra la existencia de una serie de vías que unen distintos puntos de la serranía y el litoral, así como las diferentes provincias andinas entre sí, las mismas que por deplorables que fuesen, denotaban un continuo movimiento de mercancías y de hombres por el territorio. En el año de 1890 se registran los siguientes caminos, (unos en construcción y otros en proyecto):

- De Loja a Santa Rosa
- De Cuenca por Pasaje a Machala
- De Cuenca por Molletura a Naranjal
- De Alausí al Puente de Chimbo
- De Sibambe al Puente de Chimbo
- De Riobamba por Pallatanga al Puente de Chimbo
- Desde la carretera Riobamba a Babahoyo con su ramal del Arenal
- De Ambato a Portoviejo (en proyecto)
- De Quito por Santo Domingo a Bahía de Caráquez, con su ramal solicitado por Sigchos a Latacunga
- De Esmeraldas a Quito
- De Ibarra al Pailón
- De Sibambe a Loja.

A esto hay que añadir la disposición a realizar cinco ferrocarriles: el de Quito, el de Cuenca a Machala, el de Chimbo a Sibambe, el de Durán a Yahuachi, el de Quito a Bahía de Caráquez, a más de los llamados Baba y del Pailón.

Muchas de estas obras así como otras de menor importancia no llegaron a materializarse, pero expresaban una tendencia marcada a la co-

---

13 García Moreno, Escritos y Discursos, Carta al Ministro del Interior de agosto 28 de 1868.

municación interregional, y esto no sólo con el litoral, sino entre las propias zonas del Interior.

Estas vías no sólo irían acercando gradualmente las distintas regiones, sino que servirían de base al desarrollo del capital comercial y usurario y al fortalecimiento de las haciendas y de algunas de las comunidades indígenas cercanas a los caminos. Servirían de base, además, a una mayor movilidad de los hombres por el territorio.

2.6 No cabe duda que no sólo la producción para el mercado externo se va dinamizando durante la segunda mitad del XIX, sino que con la ampliación de las necesidades, el crecimiento de las ciudades y el desarrollo de la economía de plantación, se dinamiza el mercado interno. El informe de la Oficina Central de Estadística del año 1885 sobre el estado de la agricultura, la industria y el comercio del distrito de Quito, nos permite formarnos una idea aproximada de las relaciones de éste con las regiones aledañas: de León recibe Pichincha papas, maíz, trigo, cebada, lienzo, jerga, alfombras, fajas y ponchos de lana, cueros, así como reses y alfarería de Pujillí; de Tungurahua recibe frutas, calzado y tejidos de cabuya; de Chimborazo bayetas y cochinilla; del Oriente pita, paja para la fábrica de sombreros y la zarzaparrilla; de Imbabura azúcares, raspaduras y aguardientes, siendo Quito la principal plaza de consumo, como lo es del año de Pimampiro y Ambuquí. También recibe algodón para fábricas de hilados, sal mineral, ganado vacuno (negociado al por mayor por especuladores que acuden de Quito), ponchos de lana y algodón, objetos de hierro y carpintería. En cuanto al comercio de Pichincha con otras provincias, el documento señala que "está reducido a la venta de ganados, cueros y artefactos, puesto que los productos agrícolas, buenos y abundantes, bastan apenas para el abasto de sus mercados". Los productores manufacturados que salen de la provincia, de acuerdo al mismo documento son: sombreros de paja toquilla hechos en Quito y Cayambe, calzados, bordados de toda clase, hilos, tejidos de cabuya, seda, lana y algodón, cuadros y esculturas.<sup>14</sup>

---

14 APL. Informes a la Nación 1885, Informe de la Oficina Central de Estadística. S.p.

### 3. EL SISTEMA DE TRABAJO SUBSIDIARIO.

3.1 Las obras públicas en el siglo XIX se basan, fundamentalmente, en la utilización de los fondos y de la fuerza de trabajo obtenidos a través del sistema del trabajo subsidiario. Aunque este sistema involucra a indios y blancos su peso fundamental recae en estos últimos. De otro modo no se explica que los propugnadores de su eliminación, (los de finales del siglo XIX), lo consideren una continuación del Repartimiento Forzoso de Indios instituido en la colonia, suprimido legalmente en 1812 y reimplantado bajo una nueva denominación, pero obedeciendo a un mismo contenido, en 1825.

En las condiciones del Ecuador postcolonial, de descentralización político-administrativa, de ausencia de recursos, de limitado desarrollo del comercio y de dominio del sistema de hacienda, la contribución subsidiaria es el único medio relativamente idóneo para cubrir las necesidades de caminos y demás obras públicas.

Sería equivocado creer que este sistema se mantiene inalterable a lo largo de todo el período; a medida que avanza el siglo XIX los requerimientos de mano de obra para las obras públicas, no pueden ser cubiertos únicamente a partir del trabajo subsidiario, mientras que los fondos disponibles para obras públicas se van ampliando a través de otros recursos (empréstitos, impuestos a productos, impuestos a la propiedad urbana, peajes, producto de la venta de las tierras urbanas de las municipalidades y de las llamadas tierras baldías, etc.). La utilización de estos recursos va a jugar un papel importante en el impulso hacia el desarrollo de formas salariales en la construcción de caminos, puentes, edificaciones.

La ley dictada en 1878 establece la obligación de contribuir con cuatro jornales o su equivalente en dinero para la construcción, conservación y mejora de las obras públicas cantonales. Esta Ley obliga a todos los varones comprendidos entre los 21 y 50 años "que sean físicamente capaces de trabajar, o que no siéndolo tengan bienes que no bajen de 100 pesos, así como a los mayores de 50 años que tengan bienes que pasen de 1.000 pesos y a las mujeres célibes, con bienes no menores de 2.000

pesos". La ley abarca no sólo la construcción de caminos sino obras tales como locales para escuelas, cárceles, iglesias, edificios públicos, plazas alamedas y estipula que "no será preciso que una obra sea esencialmente cantonal y bastará que de ella le resulte algún bien al cantón".<sup>15</sup>

Hacia 1884 se discute en el Congreso la posibilidad de sustituir la Contribución Subsidiaria. Hacia 1890 esa contribución había sido abolida, en la práctica en El Guayas. Para el Ministro de Hacienda Francisco Andrade Marín la Contribución Subsidiaria no era sino un disimulado rezago del Tributo de Indígenas, ya que sobre estos se asentaba, principalmente. "Los blancos no pagan este tributo, y sí los pobres, aunque semiblancos pagan todavía tal impuesto, lo efectúan, casi siempre, por la fuerza de las extorsiones, vejámenes y apremios de que son víctimas". En oposición a quienes consideran que con la eliminación de la contribución las municipalidades quedan privadas de una valiosa renta, Andrade Marín señala que los fondos necesarios al desarrollo de las obras públicas pueden sacarse de las "joyas, mantos regios y sederías; de los espejos, de las cristalerías, de los tapices y más utensilios de lujo, y por fin, del cacao, del café, etc. para que el rico sirva al pobre porque éste sirve al rico de la mañana a la noche y le proporciona medios de acumular inmensas riquezas. Y también podéis obtener un buen reemplazo del odioso y vejatorio trabajo subsidiario, un moderado impuesto sobre predios urbanos".<sup>16</sup>

La Contribución Subsidiaria fue suprimida legalmente por Alfaro el 28 de diciembre de 1895, pero no así los procedimientos de extorsión al indígena en las obras públicas. La Contribución Subsidiaria había permitido a las municipalidades contar con un fondo de trabajadores para la realización de los caminos; sin embargo en la medida en que se amplían los requerimientos de esa mano de obra, se desarrollan otros mecanismos de obtención de la misma.

---

15 Stancey, Manuel. Recopilación de Ordenanzas... p. 26.

16 APL. Informe del Ministro de Hacienda al Congreso de 1894.

Es posible que la conscripción vial obedezca, en el marco del Ecuador premoderno, al mismo espíritu del trabajo subsidiario.<sup>17</sup> De hecho de lo que se trata es de lograr la entrega forzosa de cuatro días de trabajo (intenso, cuidado y esmerado) al año para la construcción de vías. Estas vías tienen un carácter eminentemente localista, y la fuerza de trabajo que se utiliza es la de las zonas aledañas a las mismas (lo que también nos recuerda al trabajo subsidiario).<sup>18</sup>

De acuerdo al reglamento emitido por el Municipio de Quito en 1946 todos los habitantes del Cantón Quito estaban obligados a inscribirse en la Oficina de Comprobación Municipal de la ciudad o en las Tenencias Políticas de las parroquias rurales para cumplir con la Conscripción Vial; en la práctica esta afectaba únicamente a los indígenas y a algunos mestizos. Los obreros estaban exentos legalmente de esta obligación mientras que los blancos y los blanco-mestizos podían pagar una contribución equivalente a ocho días de trabajo de un jornalero, a cambio. Los policías nacionales y municipales y los tenientes políticos eran los encargados de perseguir a quienes no cumplían con la conscripción.

En el informe de labores que Don Jacinto Jijón y Camaño dirige en 1946 al Concejo Municipal, se registra las obras construidas bajo este sistema en las parroquias del cantón Quito: un tramo de carretera (?) de dos y medio kilómetros en la que participan "contingentes de conscripción vial" de Puembo, Yaruquí y Checa; en la carretera que va de Calderón a Pomasquí "en la que han trabajado alrededor de mil quinientos conscriptos"; en la carretera Calacalí, Yunguilla, Nanegal, "trabajada por medio de la conscripción vial y ayudada por mingas"; en la reparación de la carretera del Batán hasta la loma del Inca "con la participación de los conscriptos del Inca y parte de LLano Chico"; etc.

Desde la perspectiva del Estado Nacional la conscripción vial cumplía, además, una función relativamente importante en el proceso de incorporación del indígena (y más específicamente de los indios libres y de

---

17 Hernán Ibarra, comunicación personal

18 Reglamento para el servicio de la conscripción vial, Imprenta municipal, Quito, 1946.

comunidad) a la ciudadanía (función similar a la cumplida por la escuela o por la urbanización de las costumbres). En esto último podríamos encontrar una diferencia crucial con el sistema de trabajo subsidiario.

#### **4. OBRAS PUBLICAS Y TRABAJO INDIGENA EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA**

Los fondos para la construcción de caminos varían según los casos. No sabemos a ciencia cierta a qué obras se destina el producto de la Contribución Subsidiaria en la provincia de Pichincha en los distintos años. Es posible que existan otras leyes que fundamenten la utilización de otros fondos. En los libros Copiadores de las Comunicaciones de la Gobernación de Pichincha, encontramos los más variados datos sobre esos recursos; así para la construcción de caminos que conducen a los pueblos de Puenbo, Pifo, Yaruquí, Guayllabamba, Tabacundo y para el socavón sobre el Río San Pedro en Conocoto, se destinó en 1878 el producto de la contribución subsidiaria de esas parroquias y la de Alangasí. Un año antes, en 1877, para la construcción del tramo que va de Guápulo a Puenbo se había destinado el impuesto del 7 por mil, cobrado a los propietarios de Guápulo, Cumbayá, Tumbaco, Puenbo, Pifo y Yaruquí.

En 1890 se atiende una solicitud de algunos habitantes de Perucho y otros pueblos pidiendo "se les adjudique el trabajo de los dos días prescrito por la Ley del 3 de agosto de 1869", para la composición del camino de Perucho, San José de Minas, Alaspamba. Para la reparación del Puente de Perucho se destina en 1894 "el producto de la contribución del 3 por mil anual que pagarán los propietarios de bienes raíces de Perucho y San José de Minas y la contribución de dos días de trabajo o el jornal correspondiente que pagarán los vecinos de dichas parroquias".<sup>19</sup>

Los pedidos de caminos que unan las distintas parroquias entre sí y principalmente con la capital no pueden ser satisfechos con los limitados re-

---

19 ANH, Copiadores de las Comunicaciones de la Gobernación a Particulares, 1893-1894, F. 379.

curso de que dispone el Estado. Hacia 1890, por ejemplo, se suspenden los trabajos en una serie de caminos "por escasez de fondos del Tesoro Nacional".<sup>20</sup>

Por otra parte, frecuentemente las obras se venían dificultadas por la ausencia de herramientas, situación que se evidencia desde el inicio del período estudiado. En 1875 se dice en una comunicación dirigida al Jefe Político del Cantón que "se espera se dicte alguna disposición a fin de que se facilite la herramienta para el trabajo y que entretanto se utilice la herramienta de los ciudadanos de la parroquia".<sup>21</sup>

Bajo estas condiciones se hacía necesario la contribución, no siempre voluntaria de propietarios y vecinos y la participación forzada de la fuerza laboral indígena.

En unos casos estas contribuciones son dispuestas por las autoridades: en 1884 se ordena al Teniente Político de Alangasí que en el trabajo del Río Side-huarco, de conocida utilidad para los caminos vecinales, se pueda obligar conforme al Art. 3 del 3 de agosto de 1869 a una contribución de dos días de trabajo o el jornal correspondiente que pagarán todos los vecinos de las parroquias interesadas en los caminos". En otros casos la iniciativa parte de los propietarios y vecinos. Es el caso del camino de La Magdalena y del Puente de Pusuquí. En 1895 los principales propietarios de la zona aledaña a Pomasquí: Rafael Pérez Pareja, Manuel Frelle, Pedro Pérez y Vidar Ortiz, entre otros, elevan una solicitud al Gobernador de la Provincia para que el Gobierno cofinancie la composición del Puente de Pusuquí: "en realidad todo debería ser a costa del Gobierno por ser la carretera del Sur una obra nacional, más los infraescritos, atendiendo a la escasez de fondos que tiene hoy el Tesoro, proponemos que aquel contribuya solamente con la mitad de lo que pudiera costar la obra, y nosotros, junto con los demás vecinos costearíamos la otra mitad... que se cobren cuotas que no bajen de 10 sucres y que se obligue

---

20 ANH, Copiadores del Min. de OO.PP. a los gobernadores, 1890-1891, F. 9.

21 AMMena C., Oficios y Solicitudes 1875, p. 307.

a todos los propietarios de Pomasquí, San Antonio y Perucho a contribuir".<sup>22</sup>

En 1893 los propietarios y vecinos de Perucho y San José de Minas, piden que se imponga a los de Puéllaro una contribución para la reparación del Puente y camino de Perucho; en la consulta que se hace a los propietarios Alejandro Saá, Carlos Espinosa y Clodomiro Rivadeneira sobre su disposición a colaborar en esas obras, se evidencia el hecho de que muchas de estas son asumidas a partir de los requerimientos de las localidades o de los que asumen la representatividad de estas: "queremos saber si los vecinos de Puéllaro tienen o no interés en el expresado camino ya sea porque este pasa por dicha parroquia o porque aquellos se aprovechan de él transitando o conduciendo sus productos". Por otra parte no siempre parece existir una disposición real de los propietarios. Así en 1897 los Padres Agustinos se oponen a que el camino del Norte pase por sus haciendas al punto que el Inspector de Caminos del Norte Rafael Castro les conmina a que si no dan el permiso correspondiente hará variar la dirección del camino "por predios cuyos dueños tengan mayor patriotismo". Claro que, de acuerdo al mismo documento, es otra la actitud del resto de hacendados ya que "para estímulo de los ricos propietarios cabe decir que nadie ha cobrado el valor del terreno ocupado por el camino; siendo yo uno de ellos, que ese ramal atravieza la hacienda de mi propiedad denominada Ambuquí".<sup>23</sup> (El caso de directores de caminos como Rafael Castro, que son al mismo tiempo propietarios de haciendas, y que, por tanto, "no cobran por sus servicios", no es único en esa época). En 1877 otro propietario indignado porque el Teniente Parroquial y su suplente "no hacen nada" se propone asumir la dirección del camino de Conocoto.<sup>24</sup>

En el documento citado unas líneas antes se habla de que en el trabajo del ramal de carretera a cargo del Sr. Rafael Castro "han asistido hasta 700 peones diarios sin exigir remuneración". Más adelante se dice que el Sr. José Lasso ha ofrecido 500 pesos, así como hacer "a toda su costa el

---

22 ANH, Archivo La República, Vol. No. 751, 1895, F. 100.

23 ANH, Archivo La República 1897, Vol. VII.

24 AMMena C., Oficios y Solicitudes, 1877, p. 264.

trayecto que comprende la hacienda de Cusing, oferta que la cumplirá con el mismo patriotismo con que ha dado todo lo necesario para ayudar a todas las mingas". El documento no nos dice la forma como se obtiene la participación de un número tan considerable de peones; es posible que el hacendado colabore con "sus conciertos" a más del dinero con que aporta a la minga.

En una comunicación de noviembre de 1879 se pide "notificar a los propietarios y vecinos de la parroquia de Sangolquí para que los primeros con su gente y los segundos con su persona salgan a reparar el camino de Chillo".<sup>25</sup> Comunicaciones como la citada no son las más frecuentes; por lo general los peones utilizados no son los de las haciendas sino los indios libres y los indios de comunidad.

Cuando se utilizan conciertos se los hace con permiso del patrón, por así requerirlo su conveniencia, o por acuerdo entre la autoridad y los propietarios por escasez de peones sueltos. Aduciendo falta de gente suelta para completar el número de peones asignados para el trabajo del camino de Puéllaro, la Gobernación autoriza al Teniente Político "pedir a los propietarios un concierto por cada diez de los que tengan en sus haciendas".<sup>26</sup> Se dan casos en que la escasez lleva a la utilización de peones conciertos a cambio de "indemnización a los hacendados de los correspondientes jornales".<sup>27</sup> Pero en ningún caso se acepta la utilización arbitraria de esos peones "por ir en desmedro de la agricultura"; utilización a la que tienden los Tenientes Políticos presionados a conseguir mano de obra. "Aunque se dio orden por convenio del Administrador de La Hacienda de Rumicuchu para que le proporcionara dos peones conciertos para el trabajo de la carretera del norte, se queja dicho administrador que por disposición del Director del Camino, y de acuerdo con usted, se le quiere sacar 9 conciertos por semana, lo cual no es posible.

---

25 ANH, Copiadores... 1879-1880, F. 109.

26 ANH, Copiadores... 1880-1882, F. 114.

27 ANH, Copiadores... 1880-1882, F. 112.

Le prevengo abstenerse y sólo saque lo que voluntariamente se le ofreció".<sup>28</sup>

Los encargados de la remisión de peones son generalmente, los Tenientes Políticos. A los Tenientes Políticos de Puéllaro, Perucho, San José de Minas, Nono y Tabacundo, Malchinguí y Tocachi, se les conmina a poner a órdenes del Director del Camino del Norte, Sr. Modesto López, "el número de peones que a cada uno se les tiene señalado desde cuando empezó dicha obra".<sup>29</sup> Al Teniente Político de Machachi se le comunica en 1881 que habiendo avanzado los trabajos de la refacción de la carretera del Sur hasta Guápulo, debe remitir, sin falta alguna, 25 peones, "buenos y aptos para el trabajo" por quincena".<sup>30</sup>

Por lo general el trabajo con el que contribuyen las parroquias, es mayor al que les corresponde de acuerdo a la Ley de Trabajo Subsidiario, acrecentándose su valor a medida que se amplían las obras públicas. El carácter conminatorio de las comunicaciones dirigidas a los tenientes políticos para que manden trabajadores a las distintas obras se explica, en buena medida, por la escasez de estos y por las dificultades que tienen en reclutarlos. Cuales no serían las dificultades que en muchos contratos de obras públicas el gobierno tiene que comprometerse expresamente con los contratistas a conseguir los peones. Los problemas son mayores en los tiempos de cosechas y de siembras. "Me avisó el señor López que ha tenido que suspender la puente de Aya-Urcu los seis días de la semana pasada por falta de albañiles y peones", se dice en 1864, "la razón de la reducción del número de trabajadores viene de que en todas partes se hacen las cosechas".<sup>31</sup>

No podemos olvidar que parte de la población indígena se encuentra sujeta por relaciones de concertaje a las haciendas y que la fuerza de trabajo potencialmente disponible es la de los indios sueltos y de co-

---

28 ANH, Copiadores... 1880-1882, F. 166.

29 ANH, Copiadores... 1880-1882, F. 256.

30 ANH, Copiadores... 1880-1882, F. 219.

31 APL, El Nacional, 1864, 2 de septiembre, Número 167.

munidad. Se entiende que aún cuando la fuerza de trabajo concierta fue utilizada en el trabajo subsidiario su porcentaje fue menor, debido, en parte, a los propios intereses particulares de los terratenientes. Los indios libres y los de comunidad, por otro lado, no siempre se sintieron convocados por la sociedad nacional o por las sociedades regionales para la construcción de caminos: los caminos que unen las zonas de hacienda con las ciudades, o el Interior con los puertos, poco o nada coinciden con las vías que marcan el intercambio y la reciprocidad indígena.

Si bien los "vecinos", mestizos y blancos, de los pueblos contribuían con recursos a la construcción de caminos, consideraban por lo general, denigrante hacer el mismo trabajo que los indios; y en cuanto a la gente de la ciudad su participación en el trabajo de obras urbanas parece ser más bien ocasional a través del sistema de mingas.

En febrero de 1891 se pide al Teniente Político de Cotocollao que, mande los peones necesarios para la compostura del camino de Pomasqui". Un mes más tarde se le dice que, "continuada es la falta de la remisión de los peones que debe suministrar al Sr. Rafael Pérez Pareja para el trabajo del camino de Pomasqui, y no pudiendo este despacho ser más indulgente por más tiempo, ya que sus órdenes no han sido cumplidas, impone, desde ahora, la multa de 8 sucres si no contribuye semanalmente con los brazos que se ha prevenido". Paradójicamente a la semana siguiente "el Supremo Gobierno, teniendo conocimiento que para el trabajo de obras públicas toma los transeúntes, cuando no hay derecho para sujetarles a un deber al que no están obligados, ordena a usted que cese en el cargo de Teniente Político".<sup>32</sup>

Los documentos hablan por sí solos en el caso que acabamos de citar, pero no es éste el único caso de este tipo que se presenta. Las multas y amenazas son permanentes en este tipo de comunicaciones. Las relaciones entre las distintas instancias del aparato estatal son contradicto-

---

32 ANH, Correspondencia Oficial de la Gobernación de Pichincha con varios particulares 1891, Fs. 171, 187 y 190.

rias. En ocasiones los superiores alientan la utilización de la fuerza, y esta se ejerce no sólo sobre los peones sino sobre trabajadores más calificados, habitantes, muchos de ellos, de la ciudad. Al Comisario de Policía de Quito se le encarga en 1881 suministrar albañiles y canterones, "aunque sea tomados por la fuerza, para concluir los acueductos de Chaupicruz".<sup>33</sup> En otras ocasiones se deja en manos de Tenientes Políticos, jefes de milicias, contratistas, e incluso de gobernadores de indígenas, los mecanismos de obtención de mano de obra. Si se revisan las declaraciones e informes oficiales difícilmente se va a encontrar huellas de las formas brutales con que esta mano de obra se obtiene. En ocasiones estas instancias superiores aparecen revestidas de un ropaje paternalista y aparentemente dolido por las injusticias cometidas contra "los pobres indios". Les interesa la remisión fluida de peones para materializar sus anhelos de progreso y ven, muchas veces, en los abusos (maltrato, no pago de jornales y demás formas torpes de relación que establecen los mandos inferiores), un obstáculo.

En 1893 el Gobernador de la Provincia de Pichincha reclama por el no pago de la quincena a un grupo de indígenas y previene al responsable que de no abonar lo adeudado "se lo conducirá a la capital" para aplicarle el castigo correspondiente." Ordeno que en lo sucesivo no demore el pago a los peones, quienes sólo viven de su trabajo y que no siendo cubiertos de sus jornales se resisten a prestarse para los servicios públicos".<sup>34</sup>

Vale la pena citar en este avance una comunicación dirigida al Teniente Político de Aloag en la que se refleja el carácter contradictorio de las relaciones a las que hemos hecho referencia: "Habiéndose puesto en conocimiento de la Gobernación que los indígenas de esta parroquia se resisten a venir a trabajar en la obra por asegurar que se los maltrata por los agentes y sobrestantes de esta, prevengo a usted que advierta a estos que en adelante ponga en conocimiento de esta Gobernación si aca-

---

33 ANH, Correspondencia oficial de la Gobernación de Pichincha con particulares 1880-82, F. 221.

34 AHN, Comunicaciones de la Gobernación... 1893-94, F. 52

so hubiese ocasión de que se les trate mal, para remediar aquella falta; sin que esto sea motivo para que puedan resistirse en adelante, y caso de hacerlo los remitirá por la fuerza y con las seguridades correspondientes".<sup>35</sup>

## 5. EL CASO DEL CAMINO DE PUEMBO

La forma como fue construido el camino de Puembo nos va a permitir una aproximación interesante al tema que estamos tratando. El contrastista de este trabajo Miguel Parys Moreno había intervenido anteriormente en la construcción de otras vías como el camino al Pailón (1865) y había fungido como Presidente de una "Compañía de Terrenos Baldíos", ya que por lo general la apertura de caminos estaba ligada a la concesión de tierras.

El camino se inicia durante el gobierno de García Moreno y se construye con la participación de los indígenas de las parroquias de Cangahua, Otón, Tumbaco, Yaruquí, Conocoto, Malchinguí, Cayambe, Quinche, Tabacundo, Guayllabamba, Tocachi, Sangolquí, Puembo; Cumbayá, Santa Prisca, los mismos que son reclutados por Tenientes Políticos, comisionados y curas párrocos o entregados como colaboración por los propietarios de las haciendas.

A los Tenientes Políticos de Cangahua y Otón se les exige en 1879, remitir quincenalmente, a lo menos 25 peones. Al de Puembo se le autoriza para que imponga multas "a los que se resistan sin justa causa".<sup>36</sup> A la población de Tumbaco se le encarga la obra del puente del Chichi, debiendo el Teniente Político remitir a consignación de los sobrestantes que se hallan en el Puente, todos los peones que tiene asignada la parroquia para el trabajo de esa obra, sujetándose a multas si no lo hacen.<sup>37</sup> En Tumbaco se aprovecha la misa mayor del Domingo para avisar

---

35 ANH, Comunicaciones de la Gobernación 1880-82, F. 60.

36 ANH, Copiadores de las Comunicaciones de la Gobernación con Particulares 1979-1880, Fs. 106,117.

37 ANH, Copiadores ... 1881-1882, F. 193.

por bando que "los individuos que tienen que prestar servicios en calidad de jornaleros en la carretera de Puembo, que se nieguen al ser llamados, tendrán que costear las raciones y sueldos de 25 hombres y un oficial". GFANH, Copiadores... 1880-1882, F. 96.

Al Sr. Juan de Dios Salazar se le designa comisionado con la tarea de "remitir todos los peones que sea posible y a consignación del director de la obra".<sup>38</sup>

Este tipo de requerimientos de fuerza de trabajo es frecuente en las distintas obras públicas que se realizan a todo lo largo del período; lo que hace del camino de Puembo, un caso singular, es que ahí aparecen exacerbadas distintas formas de extorsión y utilización de la mano de obra indígena.

A nombre de la "Empresa del Camino de Guápulo a Tumbaco y Puembo" Parys Moreno se queja ante el Gobernador de la Provincia el 11 de enero de 1875 que los Tenientes Políticos de Guayllabamba, Santa Prisca, Tabacundo, Yaruquí no han mandado un solo peón. "El último pueblo o sea Yaruquí hace más de dos meses que no ha mandado ni un solo hombre. Los peones de Tocachi se han marchado el sábado y no han vuelto al trabajo... En mayo de 1876 el mismo empresario comunica que "los peones del Quinche debían haber completado la quincena en la semana de Pascua y no han aparecido, y desde hace tres quincenas que no vienen los de Tumbaco". No sólo era la oferta limitada de peones la que impedía la afluencia de estos a la obra, sino también las duras condiciones de trabajo a las que sometía Parys Moreno a sus jornaleros.

En cuanto a la limitada oferta, no debemos olvidar que la mano de obra disponible para las obras públicas, de acuerdo a las leyes, era la gente "suelta", no sujeta a relaciones de concertaje en las haciendas, para quién ese trabajo constituía una carga y no un beneficio, por más que se les reconocía "algún jornal". Más productivo debió resultar para esos hombres el cultivo de sus terrenos, el comercio con la Costa, el Oriente

---

38 ANH, Copiadores de la Gobernación 1880-82, F. 101.

y con la Ciudad y el mismo trabajo ocasional en Quito y en algunas haciendas.

El Teniente Político de Puenbo, en 1875, ante las constantes quejas del Empresario, comunica que "la gente de esta parroquia no quiere irse al trabajo del camino, diciendo que no pueden abandonar sus siembritas, que les consideren que son padres de familia, que no sembrando no tienen con qué soportar a sus hijos y a sus familiares, padres y madres ... y estos pocos que van al trabajo dicen que más que los maten no se han de ir a dicho trabajo antes no siembren sus tierritas, que después se irán como se han estado yendo". En el mismo documento se evidencia que a más de que existe poca gente disponible para la obra, la mayoría prefiere "irse a las haciendas y donde más han podido por no irse a trabajar".<sup>39</sup>

La negativa a participar en las obras públicas había llevado a establecer una serie de disposiciones en el Código Penal (como son los Arts. 307 y 434) que no podemos analizar en este momento. Lo cierto es que este andamiaje legal daba cabida para reprimir "a los individuos que sin causa legítima reusaren a prestar el servicio que se les exige en la profesión, arte u oficio que ejerzan, o de cualquier otra manera que sea necesaria para la administración de justicia o servicio público".<sup>40</sup>

Si bien, por lo general, los Tenientes Políticos y las milicias actuaban como instrumentos de estos mecanismos de coacción, en algunos casos los tenientes no cumplían las órdenes emanadas de las autoridades superiores o directamente de los empresarios de las obras, ya sea porque entraban en juego otros intereses, o por que no disponían de mano de obra suficiente o porque estaban incapacitados de responder a la resistencia de la población indígena.

Para el Empresario la causa de la no concurrencia de peones a la obra de Puenbo radica "en que ven que no hay castigo para ellos de ningún

---

39 ANH, Archivo La República, Nov, 1875, F. 156.

40 ANH, Archivo La República, Octubre de 1875.

género". Y basándose en situaciones anteriores conmina al mismo Gobernador:

*"Si Ud. no toma una medida enérgica, sucederá como con los de Tumbaco, es decir que por más que me quejé a usted de dicho pueblo, usted no hizo caso y que, el día que Ud. se cansó de mis quejas y vio el proceder de los tumbaqueños, hizo Ud. justicia, castigándolos, y entonces todos en masa provocaron los disgustos que Ud. no ignora"*<sup>41</sup>

Un año más tarde el mismo empresario se queja de que el Teniente Político de Tumbaco había levantado la multa de los jornaleros que se negaron a asistir a la obra "aduciendo pobreza de dichos individuos".

La oposición de los indígenas a acudir al camino de Puembo, las deserciones y el no cumplimiento de tareas, son formas de resistencia frente a las relaciones a las que se ven sujetos.

En octubre de 1875 se queja el empresario de la deserción de los peones procedentes de Sangolquí y de que "algunos de dichos peones pusieron en lugar a otros procedentes de Conocoto, los que, habiendo sido pagados por los primeros para que los reemplacen, apenas se presentaron en el camino, se desertaron". Y meses más tarde se dice que "los peones de Cayambe no botaron una piedra reventada en tres pedazos, se presentaron ayer a cobrar y para pagarles les exigí que botasen esas dichas tres piedras... y no quisieron hacerlo y se marcharon a su pueblo". Y añade "los peones del Quinche mañana completan la quincena y anteayer todos se desertaron. Los tres peones que quedaban de Tabacundo han dejado botadas las tareas y se han marchado. Los peones de Cangahua han trabajado jueves, viernes y sábado y se han marchado".<sup>42</sup>

---

41 ANH, Archivo La República, Vol. No. 501, 1875, F. 108.

42 ANH, Archivo La República, Año 1875, Págs. 86 y 132.

La ampliación de las obras públicas en el último tercio del siglo XIX incrementó el número de peones contratados, pero cabe anotar que dado el carácter de las relaciones dominantes en esa época, la mano de obra es obtenida, generalmente, por medios coersitivos, y el salario no pasa a veces de ser nominal. No sabemos si el caso que estamos examinando es extremo o si obedece a una tendencia general. Es posible que en otros casos (como en la construcción del Ferrocarril) se de un tránsito más claro hacia una relación salarial.

En mayo de 1876, los peones se quejan ante el Presidente de la República de que "no han sido satisfechos de sus jornales" ordenando la Presidencia "dictar disposiciones para remediar el mal que se causa a estos infelices al privarles de su subsistencia".<sup>43</sup> Claro que la subsistencia no parecía depender, fundamentalmente, de estos jornales, por lo que se muestra en otros documentos, pero las quejas continuas de los indígenas por el no cumplimiento de los jornales, evidencian que tenían alguna significación.

También el Teniente Político de Puumbo al explicar las razones de la oposición a ir al camino, señala estos abusos. "Me parece que tienen una justísima razón, porque oigo decir que no les pagan y si les pagan dicen que sólo les dan en quince días 4 reales y si están tres semanas disque les pagan seis reales y seis reales y medio a los que tienen voluntad y a algunos nada y más les contienen las prendas que disque ha sabido quitarles para que paren en el trabajo y no se desiertan".<sup>44</sup>

La retención de prendas y jornales, la exigencia de pagar "daños y perjuicios" en caso de no concurrir al trabajo eran, junto a otros mecanismos, medios de sujeción de los indígenas. En ciertos casos sobre todo de mano de obra más calificada, se entregaban adelantos, estableciéndose una especie de concertación para el trabajo. Un ejemplo es el de Mario Morales y Antonio Quispi, vecinos de Conocoto, a los que se les adelanta dinero comprometiéndoles, a cambio, a trabajar como empe-

---

43 ANH, Archivo La República, Vol. No. 517, 1876, F. 136.

44 ANH, Archivo La República, Nov. de 1875.

dradores en el camino hasta su conclusión. Al no estar vinculados a la tierra, esta concertación no podía ser indefinida como en el caso de las haciendas, pero era expresión de una relación cuyas características no están aún suficientemente claras.