

Historia y región en el Ecuador:

1830-1930

BIBLIOTECA DE CIENCIAS SOCIALES
Volumen 30

Historia y región en el Ecuador:

1830-1930

Editor:
Juan Maiguashca

Proyecto FLACSO-CERLAC, IV



**CORPORACION
EDITORIA NACIONAL**

CS

Contenido

Presentación	7
Agradecimientos	9
Introducción	13

PRIMERA PARTE: LAS REGIONES

1. El Oriente ecuatoriano en el siglo XIX: “el otro litoral” Anne Christine Taylor	17
2. La Sierra Sur (1825-1900) Silvia Palomeque	69
3. La Sierra Centro y Norte (1830-1925) Yves Saint-Geours	143
4. Guayaquil y su región en el primer boom cacaotero (1750-1820) Carlos Contreras	189
5. Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero (1870-1925) Ronn Pineo	251

SEGUNDA PARTE: LOS NEXOS

6. Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930 Jean-Paul DeJér	295
7. El proceso de integración nacional en el Ecuador: el rol del poder central, 1830-1895 Juan Maiguashca	355

6. Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930

Jean-Paul Deler

Entre el período de la emancipación política (1809-1830) y la década de la crisis de los años 1920, el Ecuador experimentó profundos cambios económicos y sociales, como resultado, en primer lugar, de la integración precoz del espacio regional de la costa al mercado mundial de materias primas, gracias a la expansión del cultivo del cacao, y más tarde, por el desarrollo de la sierra central y septentrional, muy ligado a la aparición de un mercado nacional. Este "largo" siglo XIX, que se inició a fines del período colonial y se prolongó hasta fines de "la edad de oro" del cacao, fue correlativamente una etapa capital en la historia del control del espacio y su consolidación como territorio nacional.

Mientras que el despegue demográfico de la costa originaba una modificación sustancial en la distribución de la población en el país, el sistema administrativo se encontraba prácticamente establecido desde los años 1890. Durante el último tercio del siglo XIX y el primer cuarto del siglo XX, la introducción de la máquina a vapor significó una verdadera revolución en las condiciones técnicas de transporte y en los intercambios en el país. En el lapso de dos generaciones, el desarrollo de la navegación fluvial a vapor y del ferrocarril permitieron, a la vez, la reducción de una parte del espacio nacional -en términos de distancia/tiempo- y el establecimiento de un enlace permanente de transporte masivo entre la región litoral y una gran parte de las cuencas andinas. La vía férrea de Guayaquil a Quito favoreció especialmente la cohesión —*excepcional para la época en los países de los Andes tropicales*— del área central del espacio nacional, estimulando a la vez el desarrollo económico de los Andes del Norte que se había iniciado hacia 1860 con la política de apertura de las cuencas intramontañosas.

Mientras que a lo largo de la primera mitad del siglo XIX el territorio ecuatoriano se encontró varias veces en peligro de desintegración, a principios del siglo XX, los dos polos urbanos de la capital y del puerto, de importancia comparable, antagónicos pero complementarios, y el transecto Quito-Guayaquil, singularmente reforzado, formaron una estructura determinante para la organización del espacio nacional.

I. NUEVA DISTRIBUCION DE LA POBLACION NACIONAL

Cuando el Distrito del Sur (es decir el conjunto formado por los departamentos de Cuenca, Guayaquil y Quito) se retiró de la federación de la Gran Colombia en 1830 para formar la República del Ecuador, contaba con una población promedio de medio millón de habitantes. Si se hace referencia al mínimo histórico de 150.000 habitantes aproximadamente, alcanzado en el último cuarto del siglo XVI, se necesitaron dos siglos para que la población se triplicase; nuevamente se triplicaría, esta vez, en menos de 100 años superaría el 1,5 millones de habitantes, antes de la depresión de 1929 (cf. figura 1). Sin embargo, más que el crecimiento demográfico bruto, fue la modificación en la distribución geográfica de la población, uno de los rasgos esenciales de la evolución del país en el siglo XIX.

El "despegue" demográfico de la costa

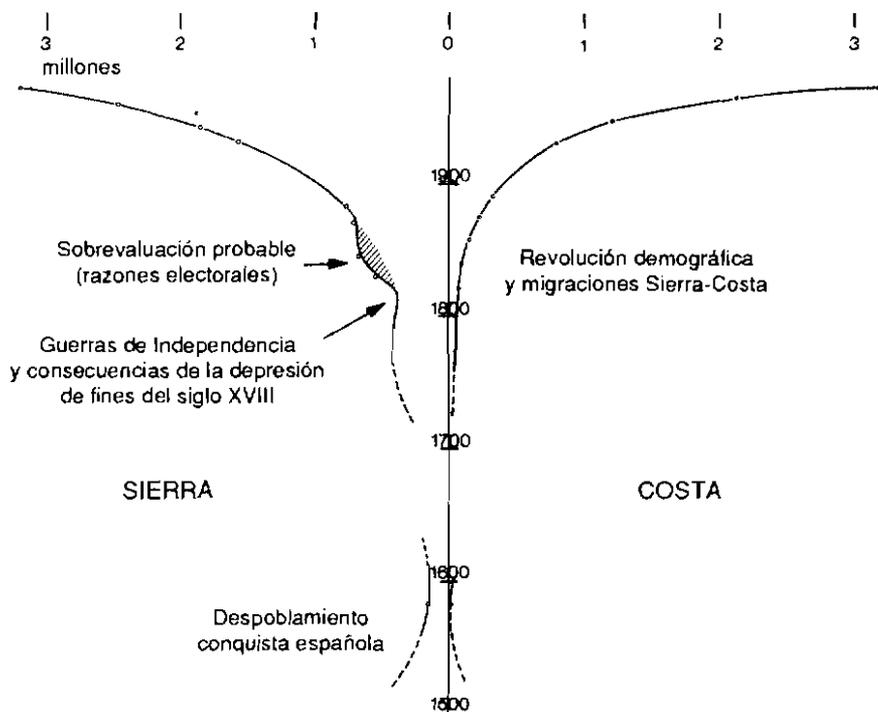
El fenómeno más importante parece haber sido el reequilibrio demográfico entre las tierras altas y bajas. La población de las zonas litorales que desde finales del siglo XVI representaba apenas del 5 al 7% del conjunto total, sobrepasó el 10% a comienzos del siglo XIX; cien años más tarde representaría un cuarto de la población, y un tercio en 1929.¹

Este crecimiento de la población de la costa que empezó en el último cuarto del siglo XVIII, fue resultado a la vez, de la revolución demográfica precoz de Manabí y del reforzamiento de la corriente migratoria procedente de los Andes, golpeados por una crisis regional de componentes múltiples. La progresión demográfica positiva de Manabí alimentó una doble corriente de migración: una hacia el litoral forestal húmedo, la otra hacia el valle de Daule, Guayaquil y las llanuras de Guayas. Estas últimas se beneficiaron también de la fuerte corriente migratoria proveniente de la parte central de la sierra, la más poblada, y sobre todo, permanentemente afectada por cerca de medio siglo de recesión generalizada (crisis económica por causa de las reorientaciones de la política comercial colonial, serie de catástrofes naturales, levantamientos indígenas debido a los efectos de la crisis y a la extensión de la gran propiedad, y finalmente revueltas militares). Este contexto crítico dio una nueva dimensión a la antigua tradición de desplazamiento de la población entre las tierras altas andinas y las zonas litorales. Los caminos de herradura entre Quito y Guayaquil, cuyo uso crecía con el aumento de los intercambios interregionales, vinieron a ser también ejes de la migración hacia las tierras bajas. El siglo XIX fue así el primer período de aceleración de la antigua tendencia de la población a descender de los Andes hacia la costa. Esta migración, esencialmente masculina y rural, que procedía sobre todo de la zona occidental de las cuencas andinas, además de su contribución capital al despegue

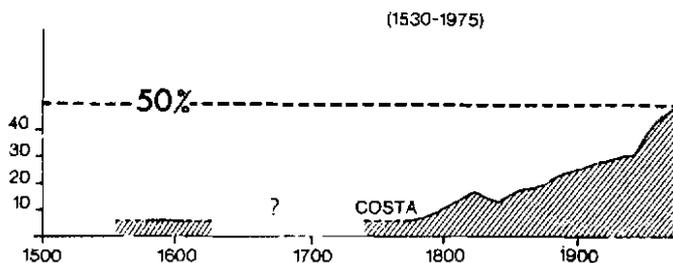
1 La población de la costa pasó de 32.840 habitantes en 1780 a 89.439 en 1840; hacia 1930 contaba con 600.000 habitantes.

Figura 1

EVOLUCION DE LA POBLACION EN ECUADOR



A) EVOLUCION COMPARATIVA DE LA POBLACION DE SIERRA Y COSTA (1530-1975)



B) PESO RELATIVO DE LA COSTA EN LA POBLACION TOTAL: SIERRA + COSTA + ORIENTE (AREA EQUIVALENTE A LA DEL ECUADOR ACTUAL)

Cuadro 1

LA CREACIÓN DE PARROQUIAS EN EL SIGLO XIX

A) Costa: Evolución del número de parroquias rurales (1805-1935)

Provincia	1805 ^a	1909 ^b	1935 ^c
Manabí	12	29	40
Los Ríos	11	16	18
Guayas	17	32	45
El Oro	2	8	17
Total	42	85	120

a) Según M.T. Hamerly

b) Según Guía del Ec.

c) Según Guía Aliprandini

B) Balance global de la creación de nuevas parroquias (1780-1935)

Provincia	1780 ^a	1935 ^b	1935/1780
Sierra septentrional	51	98	47
Sierra ecntral	71	122	51
Sierra meridional (menos Loja)	29	53	24
Total Sierra	151	273	122
Manabí	8	40	32
Zona de Guayas	25	80	55
Total Costa (menos Esmeraldas)	33	120	87

a) Según Juan de Velasco y Hamerly

b) Según Guía Aliprandini

demográfico y económico de las llanuras de Guayas, conllevó una importante mezcla etnocultural que dio origen al tipo social *montubio*.

Entre las manifestaciones espaciales del fenómeno del "despegue" demográfico de la costa, la multiplicación de las parroquias rurales fue uno de los indicadores de la colonización económica de un espacio regional por mucho tiempo subpoblado. Las nuevas parroquias rurales, creadas en las tres grandes zonas productoras de cacao (alrededores de Babahoyo, Machala y Chone/Santa Ana), formaron un primer conjunto, el más numeroso, mostrando la importancia de la "frontera" agrícola que se desarrolló en las zonas forestales húmedas.² Un segundo conjunto fue el de las

2 A comienzos de los años 1830, había en Ecuador alrededor de 5 millones de plantas de cacao; se incrementaron de 33 a 80 millones entre 1890 y 1910; en 1922 al momento de la primera grave crisis de veetas se contaban 85 millones (según Hamerly, Ayala, Guía del Ecuador y autores citados).

Cuadro 2

**EVOLUCIÓN DEL PESO DEMOGRÁFICO RELATIVO
DE LOS GRANDES CONJUNTOS REGIONALES (1780-1950)**
(en porcentajes)

Conjuntos regionales	1780	1840	1909	1950	1950/1780
Manabí y Esmeraldas	2,35	5,86	9,16	15,11	+12,76
Guayas y Litoral sur	5,22	9,16	21,26	26,04	+20,82
Sierra norte	26,02	23,79	20,67	19,33	- 6,64
Sierra central	41,48	38,56	24,93	21,58	- 19,92
Sierra sur	24,93	22,69	24,03	17,92	- 7,01
Espacio nacional	100	100	100	100	

parroquias portuarias del litoral manabita (Bahía , Manta, Machalilla, Manglaralto), desde donde se exportaban el cacao de Chone y los productos de cosecha de las tierras altas (hueso de tagua, ceibo, latex, balsa...). Finalmente el tercer conjunto lo conformaban las nuevas parroquias instaladas en la ruta Guayaquil-Manabí, y sobre todo, a lo largo del ferrocarril de Guayaquil a la sierra, en la zona donde se desarrollaron los arrozales, y a partir de los años 1890, las grandes plantaciones de caña de azúcar equipadas con ingenios industriales (ver figura 2).

En los Andes, en donde el ritmo de creación fue bastante más lento, una parte de las nuevas parroquias se establecieron a lo largo de los valles que conducen hacia la costa. Así, en el siglo XIX, período de una modificación significativa de la distribución geográfica de los efectivos demográficos, movimientos migratorios y expansión de la economía litoral, se estimularon recíprocamente.

Pero el nuevo equilibrio que se produjo entre costa y sierra, se vio también acompañado de una reducción desigual del peso demográfico relativo de las diferentes regiones de las tierras altas. La sierra central "perdió" 20 puntos -pasó del 40% de la población total a fines del siglo XVIII al 20% a mediados del siglo XX- mientras que la región de Guayas "ganó" el equivalente. Las partes norte y sur de la sierra "perdieron" solo 7 puntos en el mismo lapso. Estas cifras demuestran la importancia de las transferencias de población realizadas en el centro del espacio nacional, en torno al eje Quito-Guayaquil.

Transformaciones de la jerarquía urbana

A fines del siglo XVIII la Audiencia de Quito presentaba una población urbana relativamente importante por su densidad, sin duda una de las más altas entre las regiones andinas tropicales. En menos de 100.000 km² la Audiencia contaba en efecto con cuatro ciudades principales: Quito (25.000 h.), Cuenca (18.000 h.), Rio-

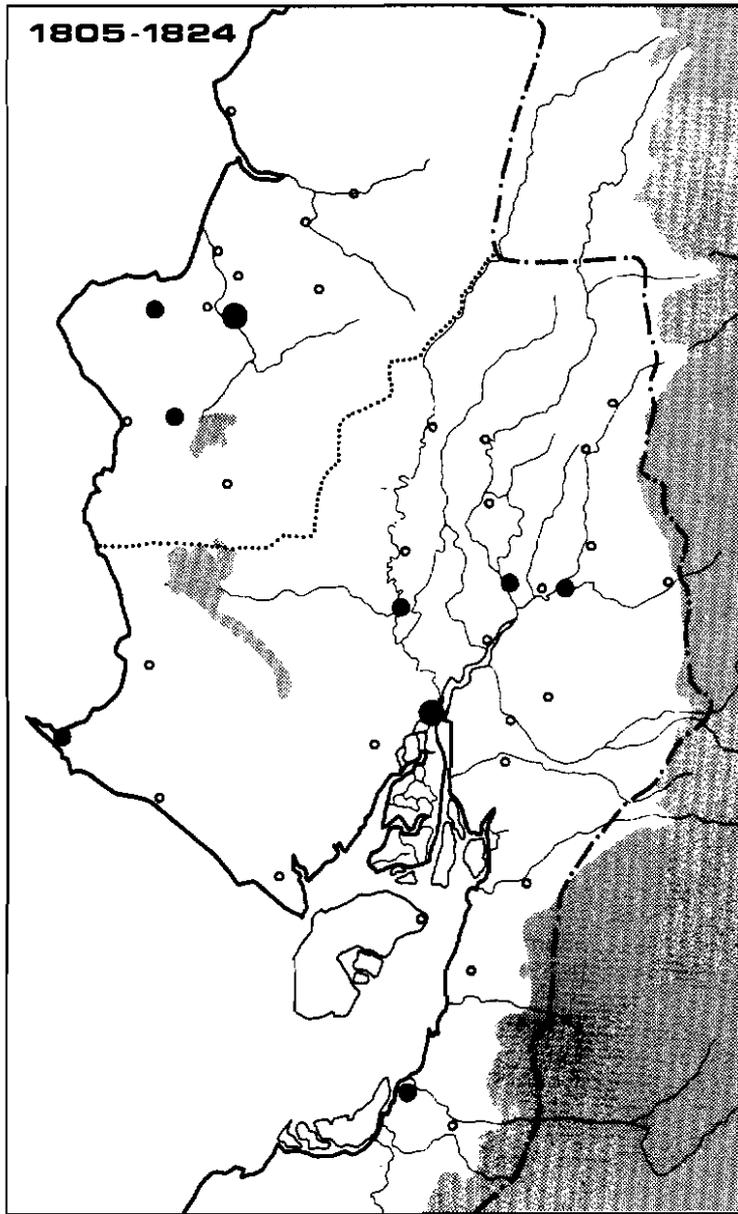


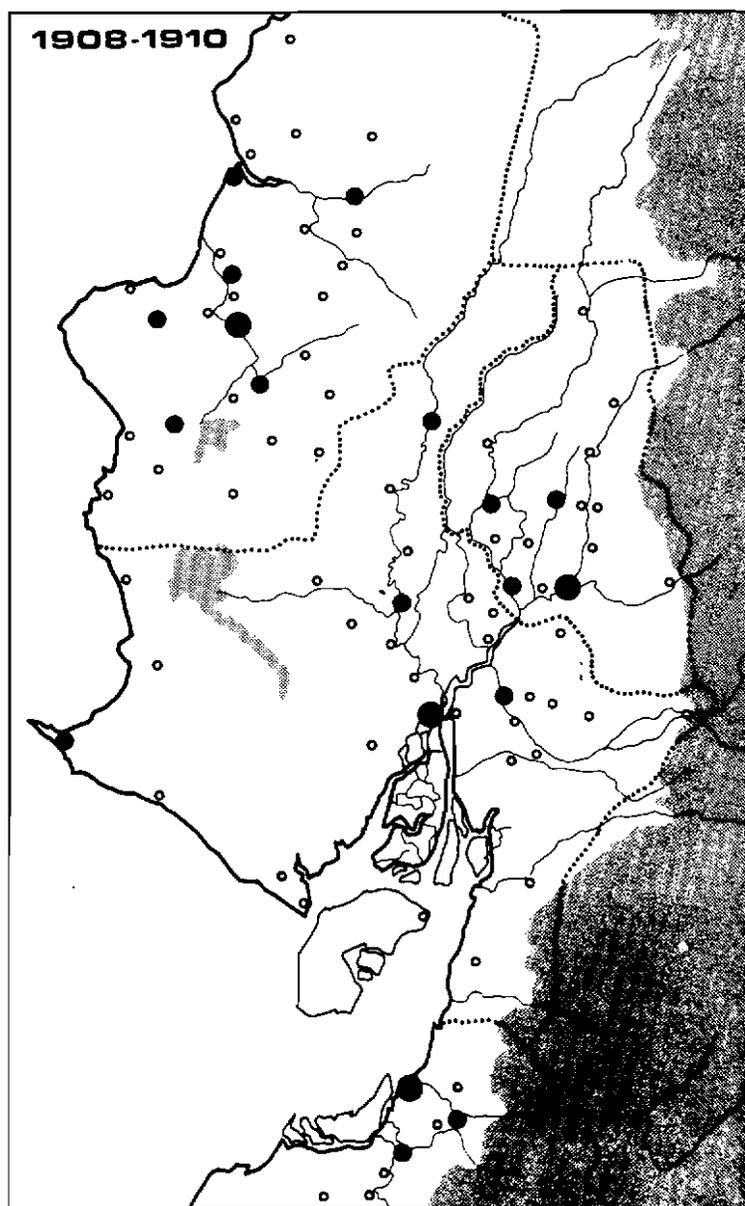
Figura 2
POBLACION Y ORGANIZACION DEL ESPACIO COSTERO

Nuevas parroquias y modificación de la red administrativa.

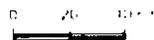
Situaciones comparativas:

- Red de parroquias rurales: 1805-1824
- Red de centros administrativos: 1908-1910

- Capital de provincia
- Capital de cantón
- Parroquia rural



- Limite aproximado de provincia
 Limite aproximado del departamento
 de Guayaquil (1824-1845)



bamba (7.500 h.) y Guayaquil (6.000 h.), a las cuales se añadía media docena de centros provinciales dotados de funciones administrativas civiles y religiosas, funciones comerciales y artesanales elementales, y lugares de residencia de grandes propietarios, dueños de los campos circundantes: es decir 70.000 a 80.000 ciudadanos sobre una población total de 450.000 habitantes aproximadamente. Al igual que la distribución global de la población, las ciudades estaban desigualmente repartidas en el espacio: una sola ciudad en la costa y un conjunto numeroso de ciudades a lo largo del corredor interandino. Sin embargo, cuando se formó la República del Ecuador, ya estaban en marcha profundas transformaciones; lo reveló el crecimiento de Guayaquil, mientras se estancaban o disminuían las ciudades andinas. El desarrollo a lo largo del siglo XIX de un modelo económico de tipo agroexportador, determinó la aparición de un sistema urbano específico sobre el litoral, mientras que las formas de consolidación progresiva del espacio nacional, prioritariamente estructurado en torno al eje Quito-Guayaquil, conducirían a una modificación substancial de la jerarquía de los centros urbanos de las tierras altas.

Se observó entonces, en la costa ecuatoriana del siglo XIX, la implantación paralela de un sistema urbano regional y de una economía exportadora de productos primarios destinados a las metrópolis dominantes, principalmente europeas. En tanto situación heredada del período colonial, existía a comienzos del siglo XIX un solo núcleo urbano: Guayaquil; los puntos de trasbordo de carga entre navegación fluvial y transporte terrestre, tales como Babahoyo, Yaguachi, Daule, desempeñaban funciones urbanas elementales, ligadas a una actividad transitoria de hombres y mercancías, en parte temporal, y una población estable reducida. Sin embargo, desde fines del siglo XVIII los elementos fundamentales de desarrollo del sistema económico agroexportador estaban ya en marcha; el cultivo del cacao, cuya demanda se incrementaba en el mercado internacional, comenzaba a extenderse, gracias a la mano de obra proporcionada por los movimientos migratorios provenientes de los Andes, unido al impulso demográfico de Manabí, en el espacio en expansión, disponible y bien situado, que ofrecían las llanuras y colinas del litoral. La élite criolla de terratenientes y negociantes, respaldada por algunos representantes de burguesías extranjeras, apoyaba su nascente poder político sobre esta base económica y dirigía desde Guayaquil la realización de un proceso de desarrollo económico regional orientado hacia el mercado exterior.³

Esta situación llevó a un desarrollo específico del sistema urbano regional, caracterizado por el crecimiento acelerado de la ciudad portuaria y por la organización de una red conformada por centros poco jerarquizados y profundamente determinada por la macrocefalia.

La estructura urbana de la sierra (una serie de centros que marcaba la sucesión

3 M.T. Hamerly (1973:165) piensa que es hacia 1830 cuando Guayaquil reemplazó a Caracas como principal proveedor de cacao en el mercado mundial.

de las cuencas andinas), era al contrario relativamente importante en el momento de la Independencia. Pero las modernizaciones y transformaciones económicas y sociales que acompañaron la incorporación progresiva del espacio nacional a la esfera del mercado mundial, tuvieron un impacto menos directo y brutal sobre las estructuras regionales que en la zona costera. En el marco de la organización de un sistema económico nacional, las regiones andinas se vieron afectadas por los efectos del desarrollo de estructuras productivas exportadoras en la región del litoral. La aparición y lenta consolidación del mercado nacional implicó, en efecto, una sensible acentuación de las relaciones económicas entre costa y sierra, pero la articulación interregional no se dio por igual para el conjunto de las regiones andinas, de ahí su desigual incorporación a la economía nacional y en consecuencia, el desigual dinamismo de las ciudades de las tierras altas. El legado urbano más bien homogéneo del período colonial, conoció así una evolución diferenciada que determinó el establecimiento de una verdadera jerarquía entre las ciudades andinas del Ecuador.

De esta manera, la jerarquía del sistema urbano regional andino fue notoriamente más compleja que la del sistema urbano del litoral. La estructura urbana de la sierra comprendía así tres niveles: el primero era el de Quito que la configuración de la red urbana heredada del período colonial probablemente había impedido "aplastar" a los centros provinciales; el segundo, caracterizado a partir de 1920 por un dinamismo económico significativo, reunía las importantes ciudades de Ambato, Riobamba y Cuenca, a pesar del aislamiento relativo de esta última. El tercer y último nivel, más heterogéneo, estaba formado por las capitales provinciales cuya población oscilaba, a comienzos del siglo XX, entre 5 y 12.000 habitantes aproximadamente.⁴

La sociedad ecuatoriana se urbanizó notablemente a lo largo del siglo XIX. Desde comienzos del siglo XIX a la crisis económica de los años 1920, el número de ciudades de más de 5.000 habitantes pasó de 3 o 4 a más de 15, y su población acumulada de 50/60.000 personas (aproximadamente 10% de la población del país) a 350.000 personas (un poco más del 20%). Hacia 1925 cuatro ciudades de más de 20.000 habitantes agrupaban casi al 15% de la población del país. Además de la multiplicación y el crecimiento de los centros urbanos, el rasgo principal de la evolución fue la aparición del carácter bicéfalo de la red, ligado al rápido desarrollo de Guayaquil en el marco de la expansión económica hacia el exterior. Sin embargo, las características de la jerarquía de las redes regionales permanecieron claramente diferenciadas, debido al hecho de una herencia urbana colonial muy desigualmente repartida y por las distintas funciones económicas asumidas al interior del espacio nacional por cada uno de los subconjuntos regionales a lo largo del siglo XIX.

4 Tulcán e Ibarra extraían cierto dinamismo de los flujos comerciales entre Ecuador y Colombia; Latacunga se benefició de la ubicación en una zona agrícola en plena transformación gracias al ferrocarril y a los mercados urbanos vecinos. En cambio Guaranda, alejada de la vía del ferrocarril, conoció un período de recesión; Azogues casi no tenía sino funciones administrativas. Loja, muy aislada y mal conectada al resto del espacio nacional, obtenía cierta prosperidad de la importancia de sus relaciones comerciales con el norte del Perú.

Cuadro 3

ESTIMACION DEMOGRAFICA DE LA ESTRUCTURA
JERARQUICA DE LA RED URBANA

	>100.000	>20.000	>10.000	> 5.000
Costa	1 Guayaquil	0	1 Portoviejo Ambato	5 á 7
Sierra	1 Quito	1 Cuenca Loja	3 Riobamba	3
Ecuador	2	1	4	8 a 10

A principios del siglo XX con más del 12,68% de su población en ciudades de más de 20.000 habitantes, Ecuador aventajaba claramente al Perú y Colombia (6,29% y 7,44% respectivamente). Sin ser determinante, este criterio demográfico merece más aún subrayarse, puesto que las cinco ciudades más pobladas del país se encontraban repartidas en un espacio que excedía apenas trescientos kilómetros en su más grande dimensión, y que, al interior del triángulo Quito-Cuenca-Guayaquil, cuatro de ellas estaban conectadas, desde 1908, por un eje de comunicación moderno; de donde se desprende un conjunto de condiciones que han contribuido a reforzar la coherencia del núcleo central del espacio nacional.

La nueva estructura administrativa

Las importantes modificaciones ocurridas en el transcurso del siglo XIX y a principios del siglo XX, en la distribución regional de la población y en la jerarquía de los centros urbanos, repercutieron en la evolución de la división administrativa del espacio nacional. La primera red administrativa republicana (1824-1845) continuaba, en gran parte, tributaria de la herencia colonial. Las circunscripciones más importantes, departamentos (o distritos) y provincias, substituyeron a las antiguas *gobernaciones* (o provincias) y *corregimientos*. Las tres ciudades principales controlaban cada una un departamento, a su vez subdividido en dos o tres provincias. En el corazón del espacio ecuatoriano cuatro de las siete provincias agrupaban al 80% de la población nacional, y tenían como capitales a las cuatro primeras ciudades del país. En la periferia, las otras tres provincias (con el 20% de la población) controlaban el área de influencia tradicional de tres de las más antiguas fundaciones españolas de la Audiencia: Portoviejo, Loja e Ibarra. A lo largo de las décadas que siguieron a la Independencia, el inevitable mantenimiento de una tradición de amplia autonomía de los poderes regionales, por una parte, y por otra, la debilidad del poder central nacional, se combinaron para hacer de la estructura departamental, el marco privilegiado de expresión política de las fuerzas centrífugas que llevaron varias veces al

Estado ecuatoriano a límites de desintegración. Por ello la Constitución de 1845 reemplazó al departamento por la provincia.⁵ De 1843 a 1884 se crearon ocho provincias (3 en el litoral, 5 en el área andina) y se puede decir que las 15 unidades administrativas principales que dividen aún hoy en día la sierra y la costa (el oriente permanecía mal controlado e internacionalmente disputado) se encontraban establecidas antes de fines del siglo XIX. Los cantones se multiplicaron a partir del último tercio del siglo.

La creación de nuevas circunscripciones (cf. figura 3) y la evolución del conjunto de las estructuras administrativas, no se explicaban únicamente por el desdeseo del gobierno central de ceder e incluso algunas veces otorgar credenciales de legalidad republicana al caciquismo.

En la costa la modificación del mapa administrativo acompañó o siguió, a menudo -y más o menos fielmente- a los cambios demográficos, económicos y sociales de un espacio regional en plena transformación. La división en tres de la gran provincia de Guayaquil fue, sobre todo, expresión del acceso a la autonomía administrativa de las zonas que se afirmaban, progresiva y sucesivamente, como los dos principales pilares de la producción cacaotera del país: la región de Babahoyo, de los cacaos de *arriba*, que vino a ser la provincia de Los Ríos en 1861, y la de Machala, de los cacaos de *abajo*, que se convirtió en la provincia de El Oro en 1884. La creación de múltiples cantones así como de parroquias rurales, subrayó la difusión de la colonización agrícola y la multiplicación de las regiones de producción.

En los Andes, en donde la población rural era más densa y a la vez estaba mejor repartida, y en donde los cambios económicos y sociales se hacían mucho más lentamente, entraron en juego otros factores. La creación de las provincias permitió considerar las limitaciones del medio físico, la herencia aún presente de la tradición administrativa colonial y la existencia de una red urbana ya organizada. La provincia reconocía al plano administrativo una de las estructuras profundas del espacio social andino, la que hacía coincidir, más o menos perfectamente y en un mismo espacio provincial, la cuenca intramontañosa de altura y sus fronteras ecológicas históricamente complementarias, con la zona de influencia de su ciudad central.

Finalmente, la geometría de la nueva estructura administrativa subrayó bastante bien el orden meridiano que la orientación general de la cordillera de los Andes originó en los modos de organización del espacio social. Macroregionalización y meridianidad estaban particularmente marcadas por una red administrativa que cuadraba casi perfectamente con el esquema temario de las grandes divisiones ecológicas. Se puede decir, en efecto, que los límites que separaban las provincias andinas de las costeras, por una parte, y de las provincias amazónicas, por otra, estaban, con algunas distorsiones, casi fundamentalmente orientadas por la dirección

5 La secesión de una provincia parecía, en efecto, bastante más problemática que la de uno u otro de los tres departamentos limítrofes del Perú o de Colombia; ahora bien, toda secesión de departamento habría significado casi automáticamente un reparto del Ecuador entre sus dos vecinos.

Cuadro 4

UN SIGLO EN LA EVOLUCIÓN DE LA DIVISIÓN ADMINISTRATIVA
(1820-1920) cf. fig. 3

	1824			1864			1920		
	Costa	Sierra	Oriente	Costa	Sierra	Oriente	Costa	Sierra	Oriente
Provincias	2	5	0	4	7	1	5	10	2
Cantones	9 + 1	20	2	13	23	1 + 2	22	32	7

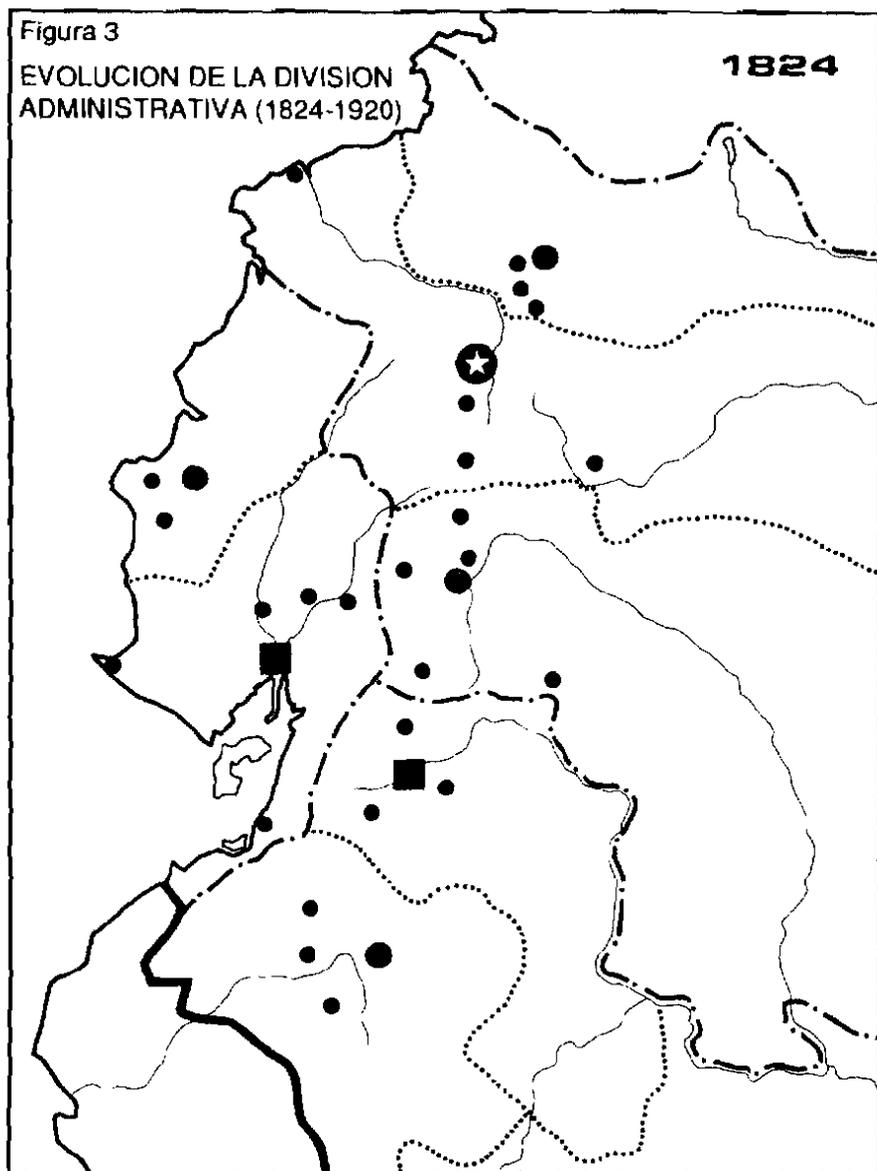
meridiana de los volúmenes montañosos.⁶

Se observará sin embargo el carácter particular de la parte central del espacio nacional. Así, mientras existía al norte y sur del país una correspondencia muy clara, entre la estructura administrativa de la división del espacio, según las tres grandes regiones físicas, bajo la forma de una sucesión "latitudinal" de tres provincias: una litoral, una andina y una amazónica, entre Guayaquil y Quito el mapa administrativo se hacía más complejo y se contaba, a lo largo de un transecto "latitudinal", no tres sino cuatro a seis provincias según la sección elegida.

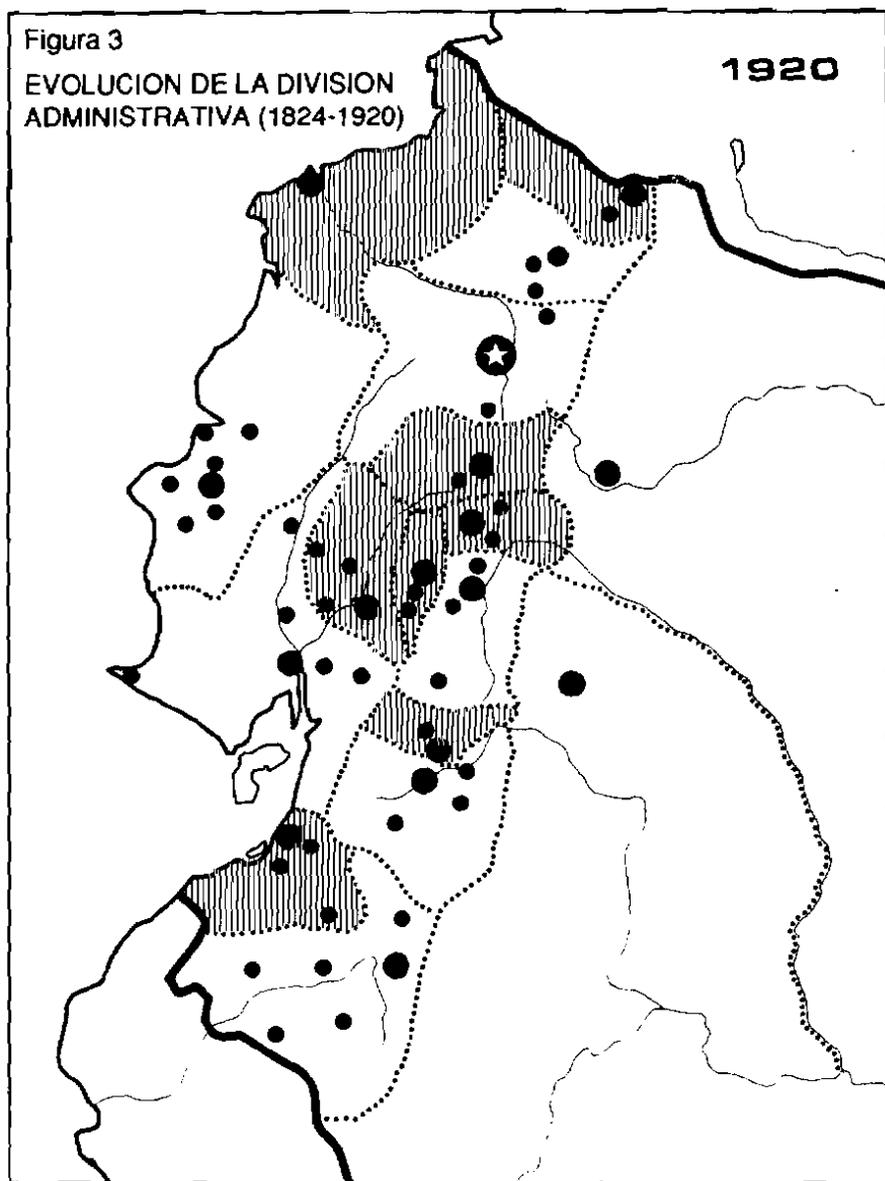
II. BASE REGIONAL DE LA REPUBLICA CACAOTERA

Si se considera el conjunto de las zonas del litoral pacífico de América del Sur, la región costera ecuatoriana se distingue por varias razones. Primero por su extensión: entre la base de la vertiente externa de la cordillera occidental y el litoral, de tres a cuatro grados de latitud, el territorio de llanuras y colinas se extiende sobre un espacio de más de 100 kilómetros (210 kilómetros a la altura de Guayaquil). Luego por la importancia del factor ecológico: principalmente por el hecho del encuentro de las aguas frías de la corriente de Humboldt con las aguas calientes de la contracorriente ecuatorial del Niño se pasaba, en menos de 200 kilómetros, de la selva tupida al cuasi desierto, con un mosaico de lugares que contrastaba con la fuerte monotonía de las

6 Se observará sin embargo una notable diferencia en la ubicación relativa entre los dos límites: mientras que el segundo corría prácticamente a lo largo de las cumbres de la cordillera oriental, herencia de la antigua división colonial entre *gobiernos* amazónicos, nacidos de la exploración y la fiebre del oro en las regiones de difícil acceso, y el *gobierno* de Quito, el primero seguía el piedemonte en el borde del declive externo de la cordillera occidental incorporándolo así a las provincias andinas; esta distribución particular hace recordar la herencia histórica de una relación de larga tradición entre las tierras altas y su piedemonte occidental, amplificada por el fuerte tropismo marítimo que se dio en la Audiencia de Quito, gracias a la colonización española, para la cual los puertos constituían puntos de articulación de todo el sistema económico imperial; esta distribución confirmada en la época republicana, se debió también al rol de reservorio de mano de obra desempeñado por la sierra en el desarrollo demográfico y económico de la costa del siglo XIX.



- ★ Capital nacional
- Capital de departamento (1824-1845)
- Capital de provincia
- Capital de cantón
- Frontera internacional
- Límite de departamento (1824-1845)
- Límite de provincia
- ▨ Provincias creadas entre 1845 y 1880 en las regiones costa y sierra



Capital nacional



Capital de departamento (1824-1845)



Capital de provincia



Capital de cantón

--- Frontera internacional

— Límite de departamento (1824-1845)

..... Límite de provincia

▨ Provincias creadas entre 1845 y 1880 en las regiones costa y sierra

zonas costeras homogéneas, situadas más al norte y más al sur. Finalmente por la existencia del golfo de Guayaquil, el más extenso de todo el litoral pacífico entre Panamá y Chiloé, en donde desembocaba el desagadero del sistema hidrográfico más grande⁷ y poderoso de toda la costa oeste sudamericana.

La expansión de la frontera agrícola tropical

Las tierras calientes del Ecuador costero -en particular las zonas del lado oriental de la cuenca del Guayas, situadas en un radio de cien kilómetros alrededor de Guayaquil- conocieron en el siglo XIX una primera ola de colonización agrícola de gran magnitud con el desarrollo de la producción cacaotera. Esta incorporación de una parte importante de las llanuras y colinas de la costa al espacio rural correspondió, durante el período 1830-1920, a un incremento regular del mercado mundial del cacao, al cual el Ecuador podía responder.

En esta coyuntura de aumento acelerado del consumo de cacao en los países industriales, Ecuador ascendió y luego se mantuvo durante veinte años (1895-1913) en el primer lugar entre los países exportadores -proveía 15 a 25% de la demanda del mercado internacional (cf. figura 4). Dispuso para ello de oportunidades considerables que permitieron enriquecerse a los grandes propietarios de la costa, más aún cuando se podía lograr la prosperidad cacaotera con inversiones limitadas, incluso irrisorias al inicio.

Las llanuras y colinas de la costa, en particular la parte oriental de la cuenca del Guayas, presentaban en efecto un conjunto de condiciones ecológicas muy favorables a la producción de cacao: calor y humedad del clima, suelos profundos y bien drenados de los recodos aluviales y de las terrazas a lo largo de numerosos afluentes del Guayas, cobertura forestal que permitía mantener una sombra protectora sobre las plantaciones. Desde el siglo XVII, en la región de Los Ríos, los cacaotales indígenas de origen silvestre proporcionaban pepas de reconocida calidad. Durante la mayor parte del siglo XIX, el acondicionamiento de este espacio productivo, abundante y poco poblado, rara vez implicó recurrir a la compra y venta, y no es sino en los últimos 10 años del siglo cuando apareció un verdadero mercado de tierras y cuando la expansión de la producción exigió invertir en la compra de tierras.⁸

7 Aproximadamente 35.000 Km².

8 Enrique Ayala escribe: "A lo largo de los mil ochocientos, se manifiesta en la región costera una marcada tendencia a la extensión de las fronteras agrícolas y a la concentración territorial. Esto, no solamente por la necesidad de aumentar la producción cacaotera, sino también como una medida para impedir el acceso a las tierras libres a los inmigrantes serranos". A propósito de los pequeños grupos campesinos de mestizos, mulatos y negros libres, Ayala continúa: "Son justamente estos pequeños productores los más afectados por el proceso de extensión de los latifundios. A través de mecanismos como la compra, la denuncia de tierras baldías o el despojo a agricultores con títulos precarios, los propietarios extendieron sus fronteras agrícolas. Los pequeños productores podían solo volver a colonizar o quedarse como jornaleros". En: Ayala (1978:129).

La apropiación del espacio y su valorización se desarrollaron según un doble movimiento. A partir de la implantación inicial de las *haciendas* en los recodos aluviales de los ríos -en zonas donde se cosechaba tradicionalmente las pepas de las variedades autóctonas del cacao- la extensión se hizo, por una parte, en dirección de los interfluvios incorporados a la producción cacaotera a partir de los años 1890, gracias a la introducción de variedades de plantas originarias de la zona del Caribe y mejor adaptadas a sus condiciones ecológicas específicas; y de otro lado, regularmente hacia la parte superior de los principales ejes fluviales tributarios del Guayas.

La expansión del cacao se caracterizó en particular por una eficaz tendencia a la monopolización del espacio productivo -o susceptible de llegar a serlo- en manos de un pequeño número de grandes familias. Esta apropiación forzada de la tierra apuntaba, a la vez, al acaparamiento de la fuente de riquezas potenciales y al control de la mano de obra, indispensable para hacerla fructificar en el contexto de subpoblación relativa de la región.⁹

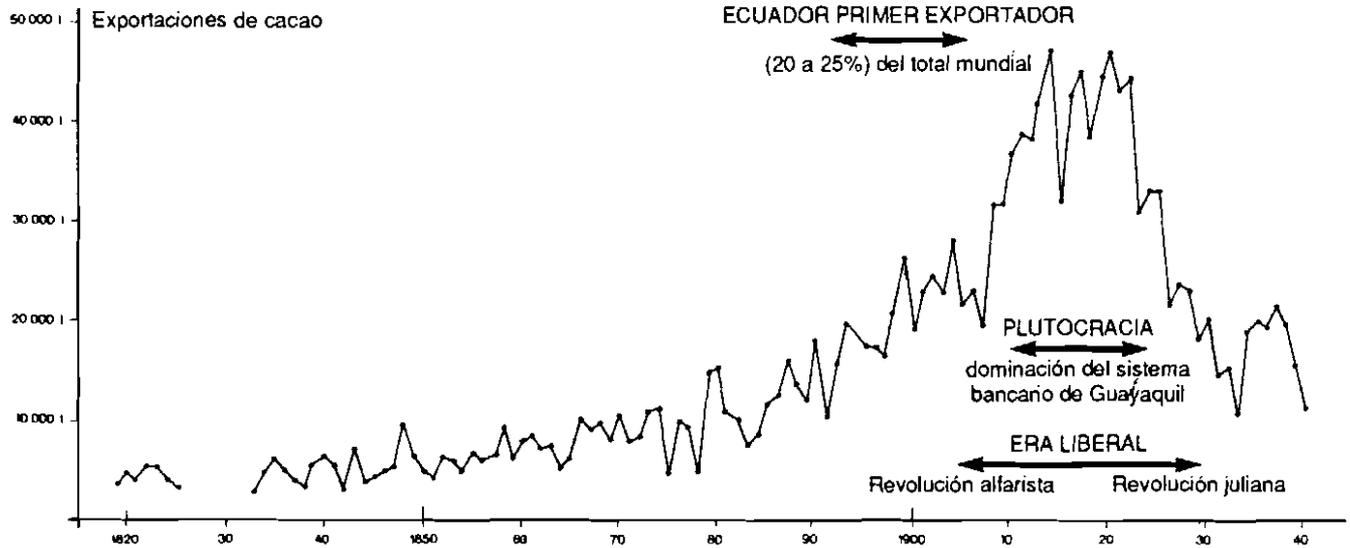
Así, desde 1890 la concentración de la propiedad estaba ya muy avanzada: se sabe por ejemplo que en la provincia de Los Ríos, en el centro del país cacaotero, los Aspiazú y los Seminario, que fueron dos de las primeras grandes fortunas del país a fines del siglo XIX y que poseían decenas de miles de hectáreas, habían incluso firmado un acuerdo delimitando sus respectivas zonas de expansión. Hacia 1920, en el momento del apogeo de las tierras dedicadas al cacao, casi el 30% de los 80 millones de cacaotales plantados en el país se encontraban repartidos en 37 explotaciones, 13 de ellas contaban con más de un millón de plantas, y las cuatro más grandes, con 10.8 millones de árboles, agrupaban al 13.5% de las plantaciones!

La expansión de la frontera agrícola fue también estimulada por los costos poco elevados de implementación, explotación y mantenimiento de los cacaotales.

9 La tenencia de la tierra no era solamente una fuente esencial de enriquecimiento; aseguraba una mayor legitimidad al poder político fundado en el poderío económico y permitía disponer, gracias a los campesinos que trabajaban en y alrededor de las *haciendas*, de una masa de peones y de una clientela nada despreciable. Entre otros ejemplos el clan familiar de los Concha en la provincia de Esmeraldas, fue un ejemplo casi caricatural de esta simbiosis entre fortuna terrateniente, poder económico, caudillismo regional o local, e influencia política. Oriundos de Colombia y enriquecidos a comienzos del siglo XIX gracias al comercio entre Tumaco y Callao, los Concha se habían "adueñado de extensas porciones de tierras de cultivo, especialmente en los ríos Teaone, Esmeraldas, Viche, etc., y solares y casas en la ciudad capital, sin considerar el activo comercio que ejercían. La Propicia, La Victoria, Timbre, Tatita, Tábule, Mútile, Guabal, La Clemencia, Tachina adentro, Pambilar, etc., fueron todas inmensos feudos que prácticamente los hacían dueños de las mejores tierras de Esmeraldas, del Teaone y del Viche y en ellas con la siguiente influencia en tan dilatadas regiones [...] Fue la familia Concha la que personificó la lucha contra la Dictadura Veintemillista a favor del Alfaro [...] todo ello les daba indiscutible prioridad por derecho propio en los puestos provinciales de primera línea. Al triunfar Alfaro, la Gobernación y los destinos de Esmeraldas tenían que ser entregados a la familia Concha, y así lo fue [...] Todo esto daba a la familia Concha autoridad suficiente para reunir en pie de guerra de la noche a la mañana sucesivos contingentes humanos". Según Julio Estupiñán Tello: *Biografías de hombres representativos de Esmeraldas*, Monografía integral de Esmeraldas, tomo V, Ed. CREA, Esmeraldas 1965, 209 pp., pp. 103-106.

Figura 4

LAS EXPORTACIONES DE CACAO DE 1820 A 1940



Los trabajos agrícolas estaban asegurados por los *peones*, sobre la base de un obrero agrícola por varios miles de árboles (3 a 5.000 según la propiedad). Los salarios de los obreros agrícolas, fueron ciertamente más elevados en la costa que en la sierra (en promedio 3 a 5 veces superior) -y esta diferencia significativa contribuyó sin duda a atraer a la población campesina andina hacia las tierras bajas- pero se puede estimar razonablemente que el costo de la mano de obra, no representaba más de la mitad de los beneficios anuales obtenidos con la venta del cacao; ha sido incluso muchas veces inferior. Finalmente, el transporte de la cosecha de cacao hacia Guayaquil se hacía a menor costo gracias a la navegación fluvial.¹⁰

La sociedad dominante costera, que triunfó políticamente con la Revolución Liberal de 1895, fundó en parte su poderío en la gran propiedad en general y en la explotación cacaotera, en gran número de casos (cf. figura 5); por este lado se asimiló estructuralmente, mucho más de lo que sin duda se ha reconocido, a la clase de los *hacendados* conservadores de las regiones andinas, clase que pretendía combatir ideológicamente. Por otra parte, la Revolución Liberal no tocó prácticamente el poder de los grandes propietarios, conservadores o liberales: le era difícil eliminar su propia fuente de poder.¹¹

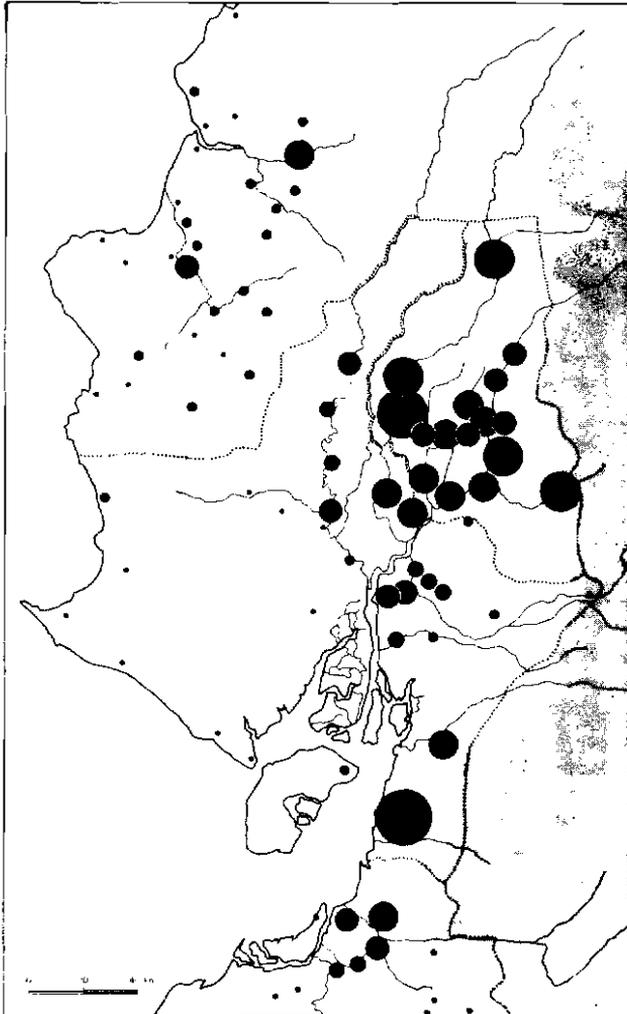
La navegación fluvial y la integración regional

La red hidrográfica formada por el sistema fluvial del Guayas y su estuario, estaba orientada por un cauce estructural de dirección meridiana que correspondía a la zona de bajada, situada entre el baluarte andino y las pequeñas cordilleras de litoral; estaba constituida por una serie de ríos de llanura de orientación andina, cuyos cursos paralelos conflúan aguas abajo hacia dos grados de latitud sur; los ríos de la parte oriental estaban además alimentados por las corrientes de agua provenientes de los Andes; el conjunto desembocaba en el golfo de Guayaquil por el estuario del Guayas. A partir del siglo XIX, la red hidrográfica del Guayas contribuyó favorablemente al

- 10 En tales condiciones, la explotación cacaotera proporcionó ganancias substanciales a sus propietarios hasta 1920 aproximadamente. La rotación de capital era particularmente rápida, a menudo de 5 a 7 años. En ciertos casos los ingresos anuales de la producción podían incluso llegar al 25% del capital invertido.
- 11 Alfredo Pareja Diezcanseco escribe: "La revolución liberal tuvo una falla esencial: no tocó el régimen de la propiedad agrícola privada" en: *La lucha por la democracia en el Ecuador*, Ed. Rumíñahui, Quito, 1956, p. 47. Y Manuel Agustín Aguirre evoca en estos términos a la sociedad dominante de la Revolución liberal: "una débil burguesía comercial y financiera, que en vez de destruir el latifundio, que es el feudo, con todas sus relaciones coloniales de producción mantenidas íntegramente, sentando las bases para un desarrollo capitalista industrial, se deja dominar por la codicia de tierras que adquiere a la sombra del Poder y del Presupuesto, diluyéndose así en la clase terrateniente, que comienza, a su vez a aburguesarse, al adoptar actividades comerciales y bancarias, hundiéndose en una misma clase burgués terrateniente dominante, cuyos diversos grupos oligárquicos, se disputan continuamente y con diversos denominadores políticos, el Gobierno de la Nación"; en: "El problema agrario en el Ecuador", pp. 35-55; *Revista Economía* N° 58, Universidad Central del Ecuador, Quito 1973, p. 43.

Figura 5

VALOR DECLARADO DE LA PROPIEDAD INMUEBLE RURAL POR PARROQUIA (1908)



NB Dos círculos fuera de serie representan 8.100.000 S/. (Vinces) y 11.300.000 S/. (Balao).

En 1908 el valor declarado de la propiedad inmueble rural en las 5 provincias de la región costera se elevó a 128 millones de S/., es decir 59% del total nacional (sierra y costa).

El mapa muestra la asimetría de la región de la costa de una parte y otra del eje meridiano Daule Guayas así como el peso de las grandes regiones cacaoteras. La principal zona cacaotera, la de los cacacos de arriba (provincia de Los Rios y parroquias limítrofes), declaraba 67.2 millones de S/., es decir 52.5% del total regional y cerca de un tercio del total nacional; la zona cacaotera meridional, la de los cacacos de abajo (provincia de Machala y parroquias de Balao y Naranjal), declaraba 26 millones de S/., es decir 20.8% del total regional. La provincia de Manabi, con 14 millones de S/ de valor declarado, no representaba sino 11% del total regional, pero el cantón cacaotero de Chone, con 5 millones de S/., declaraba el 40% del total provincial.

(Catastro de las provincias: El Oro, Guayas, Los Rios, Manabi)

Según *El Ecuador Guía: Comercial Agrícola e Industrial de la República*, op. cit.

- | | | | |
|---|------------------------------|-----|------------------------------|
| • | Menos de 300.000 S/. | ● | De 3.000.000 a 4.500.000 S/. |
| ● | De 300.000 a 800.000 S/. | ● | De 4.500.000 a 6.500.000 S/. |
| ● | De 800.000 a 1.500.000 S/. | ... | Límites de provincia |
| ● | De 1.500.000 a 3.000.000 S/. | | |

desarrollo regular de la producción de cacao, no solamente porque permitía una progresión rápida del frente de colonización, a lo largo y a partir de los ríos, sino porque también favorecía el traslado, cómodo y poco costoso, de las pepas hacia el puerto exportador.

La organización del espacio en esta región capital para la economía del país, estuvo profundamente marcada por las limitaciones hidrográficas: distribución lineal del hábitat (casas, caseríos y aldeas) a lo largo de las faldas de las riberas, a la vez protegido de las inundaciones y cerca de las corrientes de agua, que fueron durante mucho tiempo la única vía de circulación; desarrollo de los principales centros urbanos en función de la lógica del transporte fluvial (trasbordo de carga entre navegación y transporte terrestre, accesibilidad de los lugares para la navegación a vapor, permanente o solo temporal en período de elevación de las aguas); predominio de las conexiones meridianas sobre las conexiones este-oeste al interior de la cuenca, debido al obstáculo de los ríos, a menudo muy anchos aguas abajo y formando durante la temporada de lluvias extensas zonas de inundación. Estos ríos de poca pendiente y caudal abundante (recorrían territorios muy lluviosos) han constituido, desde hace muchos siglos, un notable sistema de circulación y penetración hacia los espacios forestales de la costa, por una parte, y por otra, un acceso a la región de los Andes centrales relativamente alejada del litoral. Hasta 1850 los intercambios se hacían todavía exclusivamente gracias a las *balsas*; en la segunda mitad del siglo la introducción de la máquina a vapor originó una revolución en las condiciones técnicas del transporte.¹² La red de navegación a vapor que se desarrolló de 1860 a 1890, contribuyó a la consolidación de la economía de la cuenca del Guayas y demostró al mismo tiempo su prosperidad.

El lanzamiento en Guayaquil del primer navío a vapor, construido en el litoral pacífico latinoamericano el 7 de agosto de 1841, si bien fue el fin de una actividad que había asegurado el prestigio de la ciudad durante la Colonia, mostró igualmente que las élites locales sacaron todo el provecho posible de la nueva técnica. Fue necesario esperar hasta 1863 para que se fundara la primera compañía de navegación fluvial - la Compañía de Navegación del Guayas por Vapor-; entre 1863 y 1887 se fundaron otras ocho compañías que correrían diferentes suertes. La más poderosa fue indudablemente la de la familia Indaburu: disponía de la tercera parte de la flota fluvial con 5 vapores y una carga útil total de 700 toneladas aproximadamente, constituyendo un capital avaluado en 190.000 sucres en 1885; la compañía poseía también dos remolcadores, una draga a vapor y cuatro muelles en Guayaquil.

Se trataba de pequeños barcos movidos por ruedas y álabes, y más tarde por hélices, cuya carga útil oscilaba entre 100 y 250 toneladas. Gran parte de ellos provenía de pedidos hechos a los astilleros de Wilmington (USA); importados en

12 Los vapores más pequeños podían llevar al menos el doble de carga que las *balsas* más importantes; el ferrocarril a pesar de su mediocridad, especialmente en el tramo de la cordillera, permitía a cada convoy trasladar un centenar de toneladas en la ascensión de la ladera occidental.

piezas sueltas, se los ensamblaba en Guayaquil; otros eran barcos de segunda mano que habían servido ya en Gran Bretaña e incluso en el Perú; algunos fueron construidos en el mismo lugar y equipados con maquinaria importada nueva o de segunda mano.¹³ Todas las calderas se alimentaban con leña.

Hacia 1880 la navegación fluvial aseguraba un servicio diario entre Guayaquil y Daule, y Guayaquil y Babahoyo; cada viaje completo de un vapor tomaba 4 días; el vapor aseguraba también la conexión diaria entre Guayaquil y Yaguachi, en donde comenzaba la vía férrea hacia Quito. Hacia el sur estaba asegurado un servicio semanal para la isla Puna y la provincia de El Oro, y otro, dos veces a la semana, hacia Posorja y Morro. Señalemos igualmente, ya que se trata de integración regional con la máquina a vapor, que a partir de 1880 funcionó un servicio de cabotaje bimensual, hacia la provincia de Esmeraldas.

Hacia 1910, en el apogeo de la época cacaotera, había 46 vapores fluviales en el Guayas y sus grandes afluentes. El puerto de Guayaquil, en el corazón de un conjunto de ejes fluviales, se encontraba así en comunicación directa con las principales zonas económicas de la cuenca del Guayas: la zona de los cultivos destinados al mercado urbano y de las plantaciones de tabaco de la región de Daule; la zona de los cacaos de *arriba* de la provincia de Los Ríos, en los alrededores de Babahoyo y Vinces; la zona de los cacaos de *abajo* entre Naranjal y Machala; la zona de expansión del cultivo de la caña de azúcar en torno a Milagro. Los ritmos de una navegación fluvial dependiente de la marea y del régimen de temporada de las precipitaciones, contribuyeron también a fijar y jerarquizar un sistema de círculos incompletos de centros secundarios que gravitaban alrededor de la capital económica de la costa. El primer círculo estaba formado por los centros más cercanos, grandes poblaciones accesibles por la navegación a vapor en todas las estaciones: Daule, Babahoyo, Yaguachi, Machala; estos centros, muchos de los cuales eran también desde el período colonial importantes puntos de trasbordo de carga entre navegación y transporte terrestre hacia Manabí o la sierra, se encontraban en el corazón o en el límite de las grandes regiones productoras, definidas anteriormente. El segundo círculo estaba compuesto por centros claramente más pequeños, accesibles con la navegación a vapor solamente en temporada de lluvias: Balzar, Vinces, Pueblo Viejo, Pasaje, Santa Rosa; estos centros eran también puntos secundarios de trasbordo de carga entre las embarcaciones de tamaño mediano y el cabotaje que podía continuar aguas arriba, en donde se desarrollaba igualmente el frente pionero agrícola (cf. figuras 6 y 7). Una parte de la vida económica regional se desenvolvía entonces al ritmo de la navegación fluvial. Y si Guayaquil fue el primer puerto exportador de cacao del mundo entrando al siglo XX, no es ciertamente extraña su situación como punto de convergencia de un tráfico fluvial intenso.¹⁴ La burguesía agromercantil de

13 Hay que anotar que muchos de estos barcos hicieron una larga carrera comercial bajo diferentes nombres pasando de una compañía a otra, lo que fue muchas veces motivo de reparaciones e incluso transformaciones.

14 Prueba de esta actividad es el número de muelles privados de Guayaquil que pasó de 15 a 37 entre

la costa encontró en la navegación fluvial a vapor, la mejor respuesta técnica a la necesidad de conectar las grandes zonas productoras, orientadas hacia el mercado internacional, a Guayaquil, lugar de acopio y embarque de las cosechas, espacio comercial y financiero, en una palabra centro neurálgico del sistema agroexportador.

Economía exportadora y red urbana regional

Como centro del sistema económico, sede regional de la acumulación de capital y articulación fundamental con el extranjero, la ciudad de Guayaquil conoció una expansión demográfica sin precedentes. La población, que se había duplicado entre 1780 y 1820, se estancó relativamente (después de las epidemias y de la caída correlativa de la producción) de 1830 a 1870; pero entre 1870 y 1920 su crecimiento fue tan rápido como el de las exportaciones de cacao: Guayaquil pasó de 12.000 a 90.000 habitantes. Se convirtió en la segunda ciudad del país (sobrepasó a Cuenca) en los años 1830, y en la primera (sobrepasó a Quito) en los años 1880; en 1930 contaba con 116.047 habitantes.

Alrededor de Guayaquil, por el hecho del establecimiento de la economía agro-silvo-exportadora, se organizó una red urbana regional en donde los centros (media docena) quedaron sin embargo considerablemente "distantes" de los puntos de vista económico, social y demográfico de la metrópoli costera.¹⁵ Las ciudades costeras

1887 y 1896. Según Estrada Ycaza, (1973:122).

- 15 El cuadro esboza la magnitud de la "distancia" que existía entre la capital regional y las pequeñas ciudades que ocupaban el segundo lugar en la jerarquía urbana regional:

GUAYAQUIL Y DAULE HACIA 1905-1910

	Población		Manzanas de habitad		Valor catastral de las propiedades urbanas		Capital en circulación		
	G/D		G/D		G/D		G/D		
Guayaquil (G)	81.650	1905	18	695	15	25'778.000 \$/.	265	41'873.000 \$/.	867
Daule (D)	4.500	1909	1	46	1	97.000 \$/.	1	48.000 \$/.	1

Según J. E. Ycaza y Guía del Ecuador (1909) - 1 sucre (\$/.)= 0.5 dólar (\$) aproximadamente.

Según la guía comercial de 1909, Daule aparecía como una próspera capital de cantón que administraba a 35.200 personas repartidas en 6 parroquias. La parroquia de Daule contaba con 14.000 habitantes, de los cuales 4.500 estaban agrupados en el centro urbano, los otros pertenecían a 50 caseríos.

Encerrada entre la orilla izquierda del Daule y las grandes haciendas, la ciudad se extendía sobre treinta hectáreas (46 manzanas, 6 calles longitudinales de un kilómetro de largo aproximadamente y 16 calles transversales de 2 a 300 metros de largo). La ciudad contaba con: 5 escuelas, 1 telégrafo, 31 comercios de venta al por menor (22 tiendas-bazares, 9 almacenes de ropa, 2 farmacias); una fábrica de cigarras, artesanía de cestería (canastas, hamacas, sombreros de paja) y cerámica. La conexión fluvial diaria con Guayaquil estaba asegurada por 8 vapores; Cf. también el plano de la ciudad de Daule (1908), reproducido en: *Apuntes para una historia de Daule*, p. 59.

cuyas poblaciones alcanzaron e incluso sobrepasaron los 5.000 habitantes en 1910, reunían dos características: el poder central les atribuyó funciones de gestión a nivel provincial o regional y estaban ubicadas cerca de las principales zonas de producción (así se podía sacar un producto adicional, acaparado localmente o en tránsito hacia Guayaquil). Estas ciudades se repartían en dos subconjuntos: el de las ciudades situadas en la órbita directa de Guayaquil gracias a la navegación fluvial a vapor: Daule, Babahoyo, Milagro y Machala, y por otro lado, el de los puertos marítimos secundarios del litoral central y septentrional que exportaban una gran parte de materias primas de origen silvestre (marfil vegetal, latex, ceibo, cortezas...): Manta, Bahía, Esmeraldas (cf. cuadro 5). El “nuevo despegue” de Portoviejo puede relacionarse con la dinámica económica y demográfica general de Manabí.

En el siglo XIX se estableció en la costa un sistema urbano caracterizado por la ausencia de una verdadera jerarquía urbana y por la macrocefalia, en beneficio del centro portuario que aseguraba la conexión entre el sistema productivo regional y el mercado internacional.

Entre la ciudad más importante y las parroquias de las zonas productoras, solo se desarrollaron pequeñas ciudades, representaciones administrativas y comerciales de la gran metrópoli dentro de las principales regiones económicas. Estas ciudades secundarias se diferenciaron, sin embargo, en función de su ubicación (ya sea en la órbita de influencia directa de Guayaquil o un poco fuera de ella -puertos del litoral central y septentrional-) así como en función de la naturaleza de la producción de su zona de influencia (producción para el mercado internacional o nacional). En definitiva, esta configuración de la estructura regional, traducida en el espacio la extensión del modo de producción capitalista ligado al desarrollo de una economía agroexportadora. Sin embargo, la inercia de la ubicación de los lugares centrales (estuario del Esmeraldas, litoral central de Manabí, trasbordo de carga en los grandes ejes fluviales), demostraba también cierta permanencia de la herencia colonial.

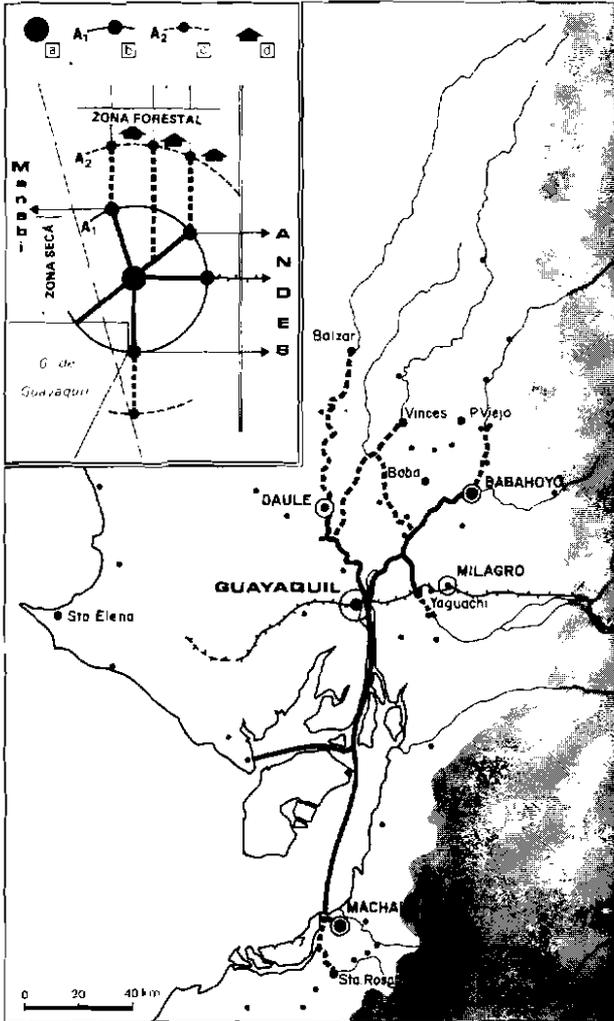
El peso del sistema bancario y comercial

El desarrollo de la economía agroexportadora dio paso a una estructura social dominante específica, caracterizada por una interpenetración de intereses agrícolas, comerciales y financieros (cf. figura 8). En el grupo social dirigente, se era muy a menudo gran terrateniente al mismo tiempo que negociante y/o banquero, y una parte de los que al inicio no eran aún *hacendados*, acabaron siéndolo por matrimonio, herencia o incluso inversión... Ciertamente nunca se abarcó completamente los diferentes campos de la actividad económica, pero al comenzar el siglo XX, entre las veinte familias de Guayaquil, en donde se encontraban los primeros millonarios del país, las más grandes fortunas basaban su prosperidad sobre dos actividades, si no era sobre tres.¹⁶

16 Se podrá notar entonces que esta integración de la producción cacaotera y de su comercialización con las actividades financieras, no fue una novedad en la sociedad de Guayaquil. Ya a fines del siglo

Figura 6

NAVEGACION FLUVIAL A VAPOR Y ESPACIO REGIONAL A COMIENZOS DEL SIGLO XX



RECUADRO Navegación fluvial y sistema urbano regional:

- a) Puerto exportador, capital regional
- b) Centros urbanos accesibles todo el año por vapores fluviales (A1= primer círculo de satélites de Guayaquil correspondientes al tiempo de medio día de navegación).
- c) Pequeños centros accesibles por vapores fluviales solamente en época de lluvias (A2= segundo círculo correspondiente al tiempo de un día de navegación).
- d) Colonización agrícola en curso.

- Parroquia rural
- Capital de cantón
- Capital de provincia
- Centro urbano (alrededor de 80.000 y 5.000 habitantes aproximadamente)
- +— Ferrocarril de vía métrica
- Tramo navegable todo el año
- - - Tramo navegable en la temporada de lluvias

Cuadro 5

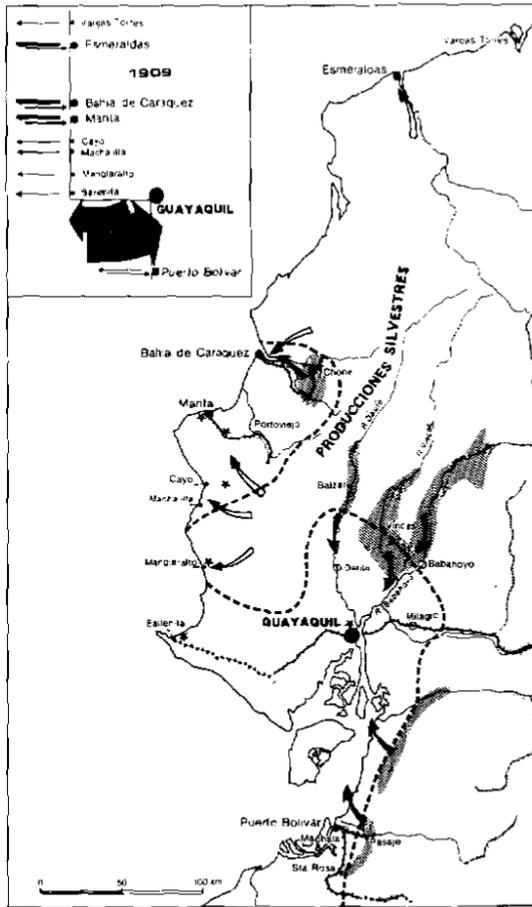
TRAFICO DE LOS PUERTOS DEL ECUADOR EN 1909

Puertos	Exportaciones								Importaciones						
	Valor (S/.)	%	Peso (Kg)	%	Cacao (Kg)	%	Tagua (Kg)	%	Caucho (Kg)	Sombreros (S/.)	Valor(S/.)	%	Peso (Kg)	%	
Vargas Torres	6.106		82.423												
Esmeraldas	954.429	3,84	6'089.865	10,14	130.062	0,41	5'830.157	31,68	52.979		269.749	1,44	850.753	1,12	
Bahía de C.	1'883.414	7,57	6'767.758	11,27	2'816.558	8,92	3'721.882	20,23	142.014		500.963	2,68	1'678.087	2,2	
Maná	1'657.985	6,66	5'663.167	9,43	139.845	0,44	4'998.319	27,17	48.034	194.206	653.154	3,49	2'520.372	3,32	
Cayo	365.134		978.660		9.352		444.770		293	119.552					
Machalilla	308.553		1'104.334				865.536		341	34.477					
Manglaralto	90.092		523.662				486.760			28.400					
Balleña	5.500		689												
	4'310.678	17,33	15'038.270	25,04	2'965.755	9,39	10'117.267	54,99	190.682	376.635	1.154.117	6,17	4'198.459	5,53	
Guayaquil	19'507.663	78,41	38'448.522	64,02	28'351.476	89,8	2'033.473	11,05	264.474	1'925.711	17'150.764	91,69	70'403.015	92,88	
Puerto Bolívar	94.206	0,38	376.541	0,63	122.509	0,38	16.898	0,09			91.352	0,49	257.285	0,34	
Total	24'878.799	100,00	60'053.865	100,00	31'569.802	100,00	18'399.458	100,00	508.071	2'302.346	18'704.243	100,00	75'799.518	100,00	

Según: *El Ecuador Guía Comercial Agrícola e Industrial de la República*. op. cit.

Figura 7

EL ESPACIO AGRO-SILVO-EXPORTADOR A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX



RECUADRO: El tráfico de los puertos de Ecuador en 1909

(cf. cuadro 5)

- Límite aproximado de la selva ombrófila
- ↪ Corriente de acarreo de productos de recolección silvestre (tagua, caucho, ceibo, paja toquilla...) hacia los puertos exportadores
- ▨ Principales áreas de producción cacaotera
- ↪ Corriente de transporte del cacao hacia los puertos exportadores
- Capital regional, centro del sistema exportador

- Otros puertos importantes (exportadores e importadores)
- ↔ Puertos menores (solamente exportadores)
- Centros urbanos secundarios
- Otras localidades
- * Centros de artesanía de sombreros de paja llamados de Panamá

Vía férrea: — a) en servicio
---- b) en construcción

Cuadro 6

COSTA: LAS CAPITALES PROVINCIALES A FINES
DE LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX

	Población	Casas	Valor catastral de las propieda- des urbanas	Capital en circulación Artisanos	Profesiones liberales	Artesa- nos
Guayaquil	81.650	4.151	25'895.441 S/.	41'873.000S/.	225	880
Ponovicio	5 a 7.000?	-	1'473.725 S/.	173.725 S/.	23	124
Machala	4.000?	400	815.500 S/.	265.000 S/.	12	46
Esmeraldas	2.500?	243	395.400 S/.	581.000 S/.	10	60
Babahoyo	4.000?	-	-	306.000 S/.	13	

Según: *Guía comercial industrial y agrícola del Ecuador (1909)*.

La extensión de los cacaotales, el crecimiento de las exportaciones y el desarrollo del sistema bancario, se dieron simultáneamente. Para los productores de cacao, la necesidad de liquidez implicaba en efecto un recurso a la banca, ya sea para esperar el funcionamiento de las plantaciones o para esperar la realización del valor de la cosecha dos veces al año. Por otra parte, los grandes dueños de plantaciones ocupaban puestos en el Consejo de administración de los principales bancos de Guayaquil y el renombrado Banco Comercial y Agrícola, que dominó la vida económica -y política- del país durante casi todo el período de la hegemonía liberal (1885-1925), se fundó en 1895 con los grandes *hacendados* como principales accionistas.

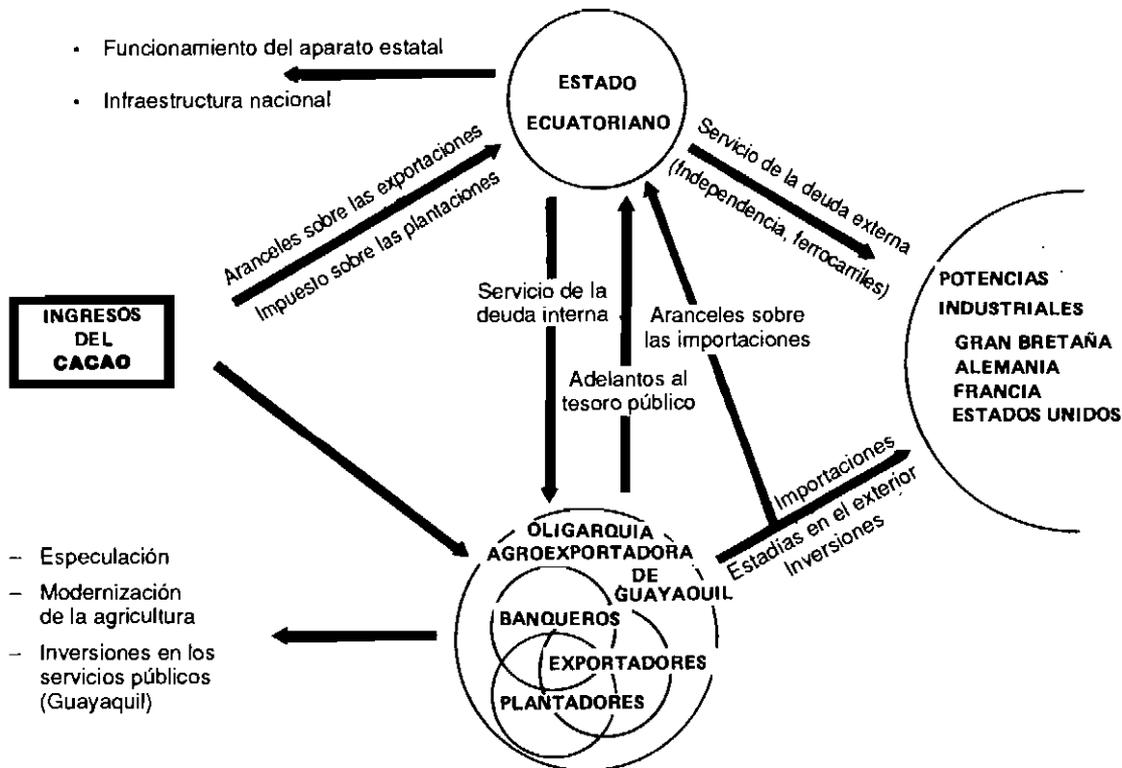
Durante varias décadas, los ingresos provenientes del cacao y de la economía agroexportadora en su conjunto, permitieron financiar el modo de vida fastuoso de la alta sociedad; la compra de nuevas tierras para desarrollar la producción fue también una inversión habitual a partir de fines del siglo XIX, mientras que una parte variable de los beneficios era igualmente invertida en actividades bancarias y comerciales; pero apenas el 10% del capital de la élite guayaquileña fue invertido en la industria;¹⁷

XVIII: "El comercio cacaotero era dominado por unos contados y poderosos personajes, todos miembros del Gran Cacao, o sea la oligarquía local. Jacinto Bejarano, Martín de Ycaza, Bernardo Roca y los demás mencionados, eran comerciantes importantes, ricos hacendados, armadores, y tenían influencia en la política local, y ocasionalmente aún en la imperial". M.T. Hamerly. *El comercio del cacao de Guayaquil...*, op. cit., p. 31. En el siglo XIX: "Por más de 25 años, *la Casa* como se decía vulgarmente, la de que era dueño i dirigía el señor don Manuel Antonio de Luzarraga, había representado i resumido el comercio i el crédito del país. El señor Luzarraga fue casi el único importador y mas terminantemente -casi el único exportador: fue comerciante, negociante, armador y banquero: la agricultura, el comercio i aún la hacienda pública se alimentaba de su casa.", en el periódico *Los Andes* (1886), citado por Estrada Yeaza (1976: 21, 22, 323).

17. Mientras que entre 1900 y 1920 el flujo de divisas debido a las exportaciones de cacao, fue aproximadamente de 250 millones de dólares, el capital invertido en la industria de Guayaquil en

Figura 8

CIRCUITO ECONÓMICO Y FINANCIERO EN LA "REPÚBLICA CACAOTERA"



todavía conviene precisar que una parte importante de esta inversión industrial comprendía los servicios públicos urbanos (teléfono, transporte urbano, electricidad y alumbrado público...), actividades en donde no existía justamente posibles importaciones competitivas.

Sin embargo, con el paso de los años, la oligarquía agroexportadora encontró en la especulación financiera una nueva fuente de ingresos o una compensación a la reducción de las ganancias provenientes de la producción y exportación de cacao. El Ecuador se convirtió en el primer exportador de cacao en el momento en que se operaba, a escala internacional, una transformación radical en la producción y consumo del cacao, ello por el desarrollo de plantaciones africanas, por el progreso de una industria del chocolate, capaz de utilizar cacao de calidad inferior, y por el desarrollo espectacular del consumo en Estados Unidos; la especulación vino a ser entonces uno de los medios de compensar la tendencia general a la baja de los precios del cacao, sacando ventaja de su irregularidad. Hubo especulación sobre las calidades comercializadas, sobre la variación de los precios entre los diferentes lugares comerciales y/o a lo largo del año, y por último, sobre la variación de la tasa de cambio entre el dólar y el sucre. Al mismo tiempo, y en ausencia de un instituto central de emisión, la masa monetaria aumentó de manera incontrolada, tanto por la multiplicación de los créditos fundados sobre títulos hipotecarios y destinados a promover el desarrollo de la producción, como por la emisión fraudulenta de moneda, mucho más allá de lo que autorizaba la cobertura legal. Solidarios entre ellos, banqueros y productores de cacao se beneficiaron de una política monetaria que condujo a varias devaluaciones del sucre, destinadas a mantener los dividendos de la oligarquía, mientras caía el valor de las exportaciones en dólares. Finalmente, para el sistema bancario de Guayaquil y sobre todo para el poderoso Banco Comercial y Agrícola, los créditos otorgados al aparato del Estado constituyeron una fuente de enriquecimiento especulativo considerable;¹⁸ en efecto, mientras que los créditos acordados por el sistema bancario al Estado representaban del 20% al 30% de los gastos públicos entre 1880 y 1910, a partir de 1914 los bancos privados llegaron a proporcionar el 80% de los recursos fiscales. El poder del Banco Comercial y Agrícola fue tal, durante el período 1912-1925, llamado de la Plutocracia, que las candidaturas a los puestos claves de la República debían incluso recibir su aprobación. La oligarquía agroexportadora y financiera del cacao conoció así su apogeo a fines del primer cuarto del siglo XX: "una

1922 representaba apenas 15 millones de sueres, es decir una inversión comprendida entre 5 y 10 millones de dólares, teniendo en cuenta la variación de la tasa de cambio entre 1900 y 1920.

18 En 1898 la deuda del Estado a los bancos se elevó a 4 millones de sueres: en 1909 era de 6 millones, en 1920 de 25 millones; alcanzó 37 millones en 1924. Cf. O. Hurtado (1977: 87). Agustín Cueva escribió: "Cuando las exportaciones de cacao produjeron una significativa acumulación de capitales, éstos no fueron invertidos en actividades realmente productivas, sino que se destinaron a la usura pura y simple, a través de un omnipotente sistema bancario que mediatizó al Estado y convirtió al fisco en fuente de enriquecimiento privado"; en: "El Ecuador en la crisis de los años treinta", pp. 64-96, *Revista Crítica* No. 2, Quito 1972, p. 65.

clase omnipresente y todo poderosa, mantenía el control económico y político total del país". La revolución del 9 de julio de 1925 puso fin a esta hegemonía.

III. EL FERROCARRIL Y LA INTEGRACION NACIONAL

Hasta los años 1970, la mayor parte de los estudios económicos generales sobre el Ecuador, se dedicaban casi esencialmente al análisis de la agricultura tropical ligada al mercado internacional de materias primas, y al peso de esta actividad agroexportadora en la construcción y desarrollo de la sociedad nacional; ha prevalecido a menudo la impresión de que detrás de la agroexportación no existía sino el autoconsumo campesino, detrás de la sociedad de propietarios y exportadores "modernistas", el grupo de feudales "retrógrados" que vivían en autarquía, y más allá de la región costera dinámica y "útil", el peso muerto de la sierra en la economía nacional, lugar de arcaísmo y oscurantismo. La sociedad ecuatoriana del siglo XIX y comienzos del siglo XX, si bien estuvo profundamente marcada por el ciclo de la *pepa de oro*, no vivió solamente del cacao. Por ello, sería pertinente intentar una aproximación de conjunto a la economía nacional. En un país fundamentalmente agrícola, como era el Ecuador del siglo XIX y principios del XX, resulta esencial intentar delimitar el valor de los productos de la agricultura y ganadería, al igual que los de cosecha silvestre. Si bien era relativamente fácil conocer con precisión el valor de la producción destinada al mercado internacional, fuera agrícola o silvestre, resultaba problemático la evaluación de la producción que se consumía al interior del espacio nacional; en efecto, la parte de autoconsumo de las diferentes unidades agrícolas de producción escapa muchas veces a cualquier contabilidad, al igual que la parte de la producción objeto de transacciones comerciales en los mercados del territorio nacional. Sin embargo en el Ecuador, en donde la primera fase importante de crecimiento del mercado nacional fue inseparable de la historia del ferrocarril Guayaquil-Quito, el tráfico ferroviario sobre este eje puede ser considerado como uno de los elementos privilegiados de acercamiento a un mercado interno, permitiendo evaluar su peso en la economía nacional.

La red ferroviaria y la problemática nacional

Atravesando el espacio ecuatoriano sobre 700 kilómetros aproximadamente y bajo la forma de una franja ancha de cien kilómetros, la cordillera de los Andes, por su amplitud y continuidad, determinó la existencia de un conjunto ecológico específico, producto del complejo juego de numerosos parámetros (altitud, pendiente, exposición...). Las diferencias ecológicas entre el territorio de altura y las tierras tropicales bajas se han combinado además, a través de los siglos, con matices a la vez etnoculturales, demográficos y económicos, entre las sociedades históricamente constituidas en las tierras altas y en las regiones bajas; estos matices han sido tan

importantes como para que fuertes tensiones regionalistas se asentaran -y se asienten todavía en parte- sobre una dialéctica global de tierras altas/ tierras bajas, producto de la rivalidad y complementariedad, lo que constituye una de las expresiones estructurales de la construcción nacional a partir del siglo XIX. Los grandes declives externos de la cordillera, forman dos grandes cortes entre las tierras altas y los dos piedemontes, por efecto de la fuerza de la pendiente general -a menudo menos de 20 Km. entre las curvas de nivel de 500 y 4.000 metros- y de la densidad de la cobertura forestal, ligada a muy fuertes precipitaciones. Ciertamente para los intercambios interregionales entre las tierras altas y bajas, fundados sobre una determinada complementariedad de recursos, y para los desplazamientos en dirección de la franja marítima, este doble corte no ha sido nunca un obstáculo insuperable, pero ejerció históricamente una acción propiamente "inevitable" al reducir, más o menos según las épocas y las sociedades, la transparencia del espacio ecuatoriano. No obstante, la significación de esta discontinuidad no ha sido siempre la misma a través del tiempo, tanto por el hecho de las modificaciones en las técnicas de transporte, como por las diferencias de densidad de la población y de las formas de organización del espacio que existían a uno y otro lado de los grandes declives.

Así, hasta comienzos del siglo XX, el paso de las caravanas de mulas a través de la cordillera era casi imposible en épocas de lluvias, sin embargo, en temporada seca, los problemas que se presentaban no eran muy diferentes a los de cualquier desplazamiento en el país; los intercambios interregionales se hacían a ritmo del trajinar de caravanas de mulas y/o cargadores indígenas obligados por el sistema de la *mita*.¹⁹ La introducción de la máquina a vapor originó una importante transformación en las condiciones técnicas de intercambio interregional.²⁰ Cruzar la cordillera occidental, representó para el ferrocarril una verdadera proeza técnica; entre 1890 y 1925 el establecimiento de la vía férrea de Guayaquil a Quito, al neutralizar parcialmente el obstáculo andino con un eje permanente de transporte masivo, revistió una evidente importancia nacional.

19 La introducción por los españoles del caballo, la mula y la rueda, no constituyó una verdadera ruptura tecnológica, un mundo colonial "desconocedor" del carruaje, sucedió al mundo precolombino que ignoraba la rueda. A decir verdad, además de las restricciones retrógradas de la reglamentación colonial en la materia, dos factores contribuyeron también a limitar el uso de la rueda: la topografía desigual del espacio andino y la libre disponibilidad de la fuerza de trabajo india que se podía movilizar masivamente para transportar la carga, práctica que continuó hasta la República. Todavía en 1925 todo el equipo destinado a la central eléctrica de Cuenca, fue transportado a lo largo de 150 Km. por 3.000 indios, los que sobrevivieron no fueron ni siquiera remunerados. Cf. Oswaldo Alhorno: *Las luchas indígenas en el Ecuador*, p. 80.

20 En la red hidrográfica del Guayas, el funcionamiento de los barcos a vapor permitió dividir en cinco el tiempo de recorrido, con relación a la navegación tradicional. El trayecto de Guayaquil a Bahahoyo que necesitaba 30 horas de navegación en temporada seca y 48 horas en época de lluvias, se hizo en adelante en 6 y 9 horas. Estrada Ycaza (1973: 235). El ferrocarril permitió realizar en 24 horas -y en cualquier temporada- un recorrido que necesitaba una semana como mínimo en temporada seca y que era a menudo imposible en época de lluvias.

El transporte ferroviario que necesitaba una infraestructura costosa e inversiones en material, más allá de las posibilidades de la burguesía agromercantil, suscitó un debate de importancia nacional. Se puede incluso considerar el equipamiento ferroviario del país, como uno de los indicadores de la problemática nacional. Así, y en una época en que culminaron las tensiones regionalistas, el papel del ferrocarril en la consolidación de la unidad del Ecuador parece haber sido mucho más importante que en las grandes repúblicas andinas vecinas. No es casual si las dos figuras más grandes del caudillismo de la época, Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro fueron, uno iniciador y otro gran realizador de la política ferroviaria ecuatoriana. La línea del ferrocarril les pareció la modalidad técnica indispensable para la articulación eficaz de dos grandes regiones -costa y sierra-, de dos polos urbanos -Guayaquil y Quito- constitutivos de una joven nación todavía frágil.²¹ El viejo caudillo liberal Alfaro, veía en el ferrocarril un valor pedagógico seguro -"el mejor maestro"- incluso místico -"la obra redentora"-, el progreso nacional se cumplía en la modernidad.

Por cierto, se trataba de un proyecto de importancia nacional, pero era también una carga considerable para un país pequeño como el Ecuador; el equipamiento de las vías férreas planteó terribles problemas de financiamiento y por consiguiente, de endeudamiento a largo plazo y de dependencia creciente ante los proveedores de fondos extranjeros, creando así el problema de la credibilidad y solvencia del Estado... Finalmente, el aspecto algo titánico de una empresa destinada a vencer las dificultades de los Andes en un medio tropical húmedo, ofreció un buen ejemplo de la desigualdad de las relaciones establecidas entre el Estado ecuatoriano, ejecutivo de una república pequeña, y la gran compañía extranjera propietaria de una empresa de tal envergadura.

El problema del equipamiento ferroviario se planteó en términos de interés nacional,²² pues el sistema ferroviario del Ecuador no se parecía ni al ferrocarril de tráfico, ni al de colonización (cf. figura 9). El gran producto que interesaba al mercado internacional -el cacao- no tuvo necesidad de vías férreas para ser trasladado hacia el puerto exportador, la red hidrográfica se encargaba de ello. Solo la pequeña región cacaofera de Chone-Canuto, en Manabí, fue dotada a comienzos del siglo XX, de un

21 "Porque el ferrocarril es unificador y se convierte en poderoso auxiliar para la obra centralizadora del caudillo. No sirve solamente para transportar materias primas y mercancías, asegurando la conexión vital para la expansión económica del interior y del litoral. Sirve cuando se presenta la ocasión de transportar a las tropas y a los agentes del poder central contra las tendencias independentistas de los 'caciques'". Leslie Manigat: *Evolutions et Révolutions: l'Amérique Latine au XXe siècle 1889-1929*. Ediciones Richelieu (BORDAS), coll. l'Univers contemporain, Paris 1973, 414 p., p. 77.

22 "Es sorprendente lo poco que hicimos hasta entonces para construir la economía nacional en toda su variedad y riqueza [...] La obra máxima por su significado y dimensión es el Ferrocarril Guayaquil-Quito [...] El contrato original tenía un monto de 15 millones de dólares; costó bastante más y significó una hazaña técnica de tal naturaleza que, en relación con su tiempo, debe ser la obra, el 'proyecto' diríamos ahora, más grande que ha realizado el Estado ecuatoriano". Germanico Salgado: "Lo que fuimos y lo que somos", pp. 19-58, en *Ecuador Hoy*, Siglo XXI, Editores, Bogotá 1978, 380 p., p. 43.

corto ramal ferroviario de vía estrecha, destinado a transportar las cosechas hacia Bahía de Caraquez; hay que añadir otro pequeño trecho de ferrocarril de tráfico que data de la misma época, el ramal de Puerto Bolívar a Piedras, que sirviendo accesoriamente a la zona cacaotera de Santa Rosa había sido construido para permitir la evacuación de los minerales auríferos de la región de Zaruma. Los ferrocarriles de colonización de las regiones forestales amazónicas, asociados siempre a importantes sistemas de concesión de tierras, permanecieron en calidad de grandes proyectos, resurgimiento de la búsqueda utópica de El Dorado oriental, dejada a gusto de las técnicas del momento...

El objetivo fue asegurar una conexión permanente entre las tierras altas y bajas, a través de la cordillera occidental. García Moreno, obsesionado por la idea de unir sierra y costa, obtuvo de la convención de 1861 el primer decreto de construcción de ferrocarriles en el Ecuador; no se trataba sino de establecer ramales "latitudinales", destinados a unir una zona de la sierra con el punto de navegación más cercano, retomando más o menos el rastro de rutas seculares; el ferrocarril se reveló como el instrumento técnico destinado a vencer los obstáculos de la cordillera, y a reemplazar el tráfico a lomo de mula entre Ibarra y El Pailón, Quito y Babahoyo, Cuenca y Naranjal, Zaruma y Puerto Bolívar. En 1869 la idea de una ruta Guayaquil-Quito que uniera la navegación fluvial entre Guayaquil y Yaguachi, el ferrocarril entre Yaguachi y Sibambe y el camino transitable "nacional" Sibambe-Quito, nacía de la misma lógica.²³ En realidad, por falta de financiamiento suficiente y a pesar de varios intentos por conseguir capitales, franceses entre otros, solo funcionó durante casi un cuarto de siglo una línea deficiente entre el Guayas y las primeras laderas de los Andes. Finalmente la tenacidad de Eloy Alfaro, dos veces Presidente de la República entre 1895 y 1908, y una coyuntura de crecimiento acelerado de las exportaciones nacionales, permitieron la creación de esta línea que ponía en comunicación la capital y el puerto, la sierra y la costa. El área central del espacio nacional se encontró así vertebrado durante muchas décadas, por una de las líneas de ferrocarril más difíciles del mundo.²⁴ La nación dispuso en adelante de una ruta permanente entre sus dos principales centros urbanos, con un medio de transporte masivo rápido y que además prestaba servicio a varias de las ciudades más importantes del país.²⁵ En 1930 un eje ferroviario único y continuo unía Ibarra y Guayaquil, conectando una zona que reunía

23 Desde 1872 la ruta estaba prácticamente concluida y el dragado asegurado hasta Yaguachi; iniciado en 1870 el ferrocarril llegó al pie de la cordillera solo en 1879; la vía férrea tenía entonces cincuenta kilómetros aproximadamente.

24 Sin tener que atravesar alturas tan elevadas como las peruanas y bolivianas, el ferrocarril de Guayaquil a Quito tuvo que enfrentar el medio extremadamente hostil y difícil del declive forestal externo hiperhúmedo de la cordillera occidental.

25 En el momento de la crisis mundial, el Ecuador totalizaba 835 Km. de vías en servicio, de las cuales: 137 Km. eran líneas de vía estrecha (0,750 m.), en Manabí: Bahía-Chone y Manta-Santa Ana, y 698 Km. de líneas de vía métrica: 464 Km. de Guayaquil a Quito, 174 Km. de Quito a Ibarra, 34 Km. de Ambato a Pailón y 26 Km. de Puerto Bolívar a Pasaje.

alrededor de dos tercios de la población nacional y enlazaba a cuatro de las cinco ciudades más grandes del país. En la misma época, ni Colombia ni Perú, tenían una línea equivalente en términos de integración nacional.

Deuda externa y compañía extranjera

Incapaz de afrontar los gastos considerables que implicaba el proyecto de cruzar los Andes con el ferrocarril, Ecuador tuvo que recurrir a capitales extranjeros. Cuando se firmó en 1897 el primer contrato de construcción de la línea Guayaquil-Quito, el costo total del proyecto se evaluó en 17.523.000 dólares, es decir casi dos veces el equivalente de los gastos anuales del Estado a comienzos de los años 1890; también 6 a 7 veces el monto anual promedio de los recursos aduaneros; o también 5 veces los recursos fiscales totales del Estado en la misma época.²⁶

Por ejemplo, solo la adquisición de material rodante estimado en 600.000 sucres -es decir el 3,5% del monto total del contrato- representaba el equivalente del capital invertido en quince barcos fluviales que servían en la cuenca del Guayas a comienzos de los años 1890 (sobre la base del valor de cinco vapores pertenecientes a la compañía Indaburu, avaluados en 190.000 sucres). Ahora bien, el recurso indispensable al financiamiento externo para la realización del proyecto del ferrocarril, tropezó con dos obstáculos importantes de orden económico y político, por ello el largo período (1870-1908) que separó la concepción inicial de la empresa de su finalización. En primer lugar, si la realización de una vía férrea entre Guayaquil y Quito era de evidente interés nacional, la línea representaba mucho menos en términos de rentabilidad, calculada sobre la base del transporte de productos de exportación. En segundo lugar el Estado ecuatoriano, fuertemente endeudado con Inglaterra desde 1830, fue inducido a suspender el servicio de la deuda, llamada "de la Independencia", y como consecuencia aumentó la carga de la misma debido a la falta de pago de los intereses y a la falta de amortización del capital; ello dio como resultado el desprestigio del Estado ecuatoriano obligado a delicadas renegociaciones con el Consejo de Propietarios de Bonos en Londres. A fines del siglo XIX, para hacer frente a los gastos internos crecientes, el Estado ecuatoriano entró además en un grave proceso de endeudamiento interno con los bancos privados de Guayaquil. En esta perspectiva se debe reubicar la lentitud de la obra e incluso su paralización durante el último cuarto del siglo XIX. Finalmente entre 1898 y 1903 la deuda de la Independencia se "fusionó" con la del ferrocarril, gracias a diversos acuerdos entre la compañía signataria del contrato de 1897 y el Consejo de Propietarios de Bonos en Londres.²⁷

26 Estas evaluaciones se han establecido a partir de las cifras citadas para el período 1889-1893, por E. Ayala (1978: 237-241).

27 "La antigua deuda inglesa de la Independencia (Ecuador: LE 1'424.579 - en 1834) durante el Gobierno del General Alfaro se incorpora a los bonos del Ferrocarril emitidos con garantía del Gobierno para ser colocados en el mercado de Londres, por un valor total de US. 12'282.000, dólares distribuidos así: US. 1'014.000 para redimir parte de los bonos de la antigua deuda inglesa de la

En 1897 el Gobierno ecuatoriano de Eloy Alfaro firmó con el ingeniero Archer Harman, representante de una compañía de New Jersey (la futura G.Q.R.C.) un contrato para actualizar y concluir el eje ferroviario entre el puerto y la capital. Se emitieron 122.820 acciones de 100 dólares cada una, que fueron depositadas en una compañía de crédito de New York; debían producir un interés del 7% y estaban garantizadas por el Gobierno ecuatoriano con los ingresos de las aduanas del país y una hipoteca sobre el ferrocarril. Había dos tipos de acciones: unas llamadas preferenciales, representaban un capital de 5'250.000 dólares, en su mayoría en poder del sindicato de A. Harman y de sus asociados; las otras, las comunes, representaban un capital de 7'033.000 dólares, 49% en poder del Gobierno ecuatoriano y 51% en manos de diversos accionistas, entre los cuales era mayoritario el sindicato de A. Harman. Claramente en minoría, el Gobierno del Ecuador se encontraba representado con 7 directores en el Directorio de la Compañía, sobre un total de 21. Si bien el contrato inicial de 1897, oscuro y poco preciso, fue modificado posteriormente en varias oportunidades -1898, 1900, 1903, 1904 y 1908-, ninguna de las sucesivas versiones presentó garantías satisfactorias para los intereses ecuatorianos, incluso las modificaciones que se hicieron para permitir la inauguración del ferrocarril, casi dentro de los plazos fijados (1908 en lugar de 1907), significaron un considerable desmedro en la calidad de la infraestructura.

Cuando el tren llegó de Quito por primera vez el 25 de junio de 1908, fue una verdadera improvisación, y cuando en 1910 la línea del "tren de primera clase" se entregó terminada, era una línea de mediocre calidad, equipada con material rodante de segunda mano procedente de las redes de Panamá o Costa Rica; presentaba además, entre otras deficiencias, un importante estrechamiento en la ascensión del declive externo de la cordillera.²⁸ Otro inconveniente -pero del que la G.Q.R.C. no era responsable-, la línea no servía directamente a Guayaquil sino a Durán, en la otra orilla del Guayas, lo que obligaba a costosos trasbordos para atravesar un río de dos kilómetros de ancho. Sin embargo, a pesar de las imperfecciones, este eje ferroviario apareció como la principal infraestructura necesaria para la integración del espacio nacional. Una vez terminada la construcción, la explotación de la línea continuó siendo fuente de dificultades permanentes entre la Compañía y el Estado, ya sea a propósito del déficit en la explotación, o por la responsabilidad del costo de las

Emancipación y US. 11'268.000 en bonos destinados a la construcción del ferrocarril". A. Borrero Vintimilla: *Geografía...*, op. cit., p. 552. Para información técnica sobre los complejos vínculos entre deuda exterior y deuda del ferrocarril, consúltese a:

- Luis Alberto Carbo: (1935). Coverdale y Colpius: *Report...*, op. cit., principalmente: *Controversies between government and bondholders*, pp. 61-74 y *Public debt of Ecuador*, pp. 75-91.

28 Por razones de economía la extensión de la línea entre Chimbo y Guamatc fue recontada en varias decenas de kilómetros a costa de curvas más cerradas y pendientes más inclinadas que las previstas inicialmente; así, entre Sibambe y Alausí la vía subía a más de 1.000 metros durante 20 kilómetros, utilizando dos marchas atrás; en esta sección la carga de cada tren no podía sobrepasar las 150 toneladas.

reparaciones de la línea. En 1925 Harman consiguió vender al Gobierno de la época un paquete de acciones que hacía del Estado ecuatoriano, el mayor accionista de una compañía en estado de quiebra legal.²⁹

Gracias a la navegación a vapor y a la articulación de la navegación fluvial sobre la red del Guayas y de la vía férrea de los Andes centrales, las condiciones de circulación e intercambio cambiaron radicalmente en el lapso de medio siglo. El eje Guayaquil-Quito que estructuraba al espacio nacional, se encontró considerablemente reforzado, mientras que al interior del triángulo Guayaquil-Quito-Cuenca -si bien Cuenca fue el centro urbano menos beneficiado por la modernización- el espacio-tiempo se había estrechado notablemente (cf. fig. 10);³⁰ esta reducción del espacio en términos de rapidez de comunicaciones, hizo más clara la situación periférica de regiones como Esmeraldas, los Andes australes de Loja y el Oriente amazónico; los Andes del Norte, más allá de Ibarra, y Manabí, ocuparon una posición menos desfavorable. Guayaquil se ubicó en el centro de la nueva red de comunicaciones, como punto de unión de las comunicaciones internacionales y nacionales, y como punto de enlace de la navegación interna que servía a la costa y de la vía férrea que servía a la sierra. En cambio Quito ocupó una posición casi terminal en la red. Se podría decir que el "siglo XIX" finalizó, en términos de revolución de las comunicaciones, el 20 de marzo de 1929, cuando el Presidente Isidro Ayora inauguró la primera conexión aérea comercial regular entre Quito y Guayaquil, el servicio semanal fue asegurado entonces por una compañía privada, la S.E.D.T.A., filial de Luft Hansa. En medio siglo se redujo considerablemente la barrera de los Andes. Pero la era del vapor cedería el lugar a la de los hidrocarburos que se comenzaban a explotar en la península de Santa Elena; el avión y el automóvil reemplazarían progresivamente, en el transcurso de las décadas siguientes, a la navegación fluvial a vapor y al ferrocarril.

El tráfico ferroviario como indicador del mercado nacional

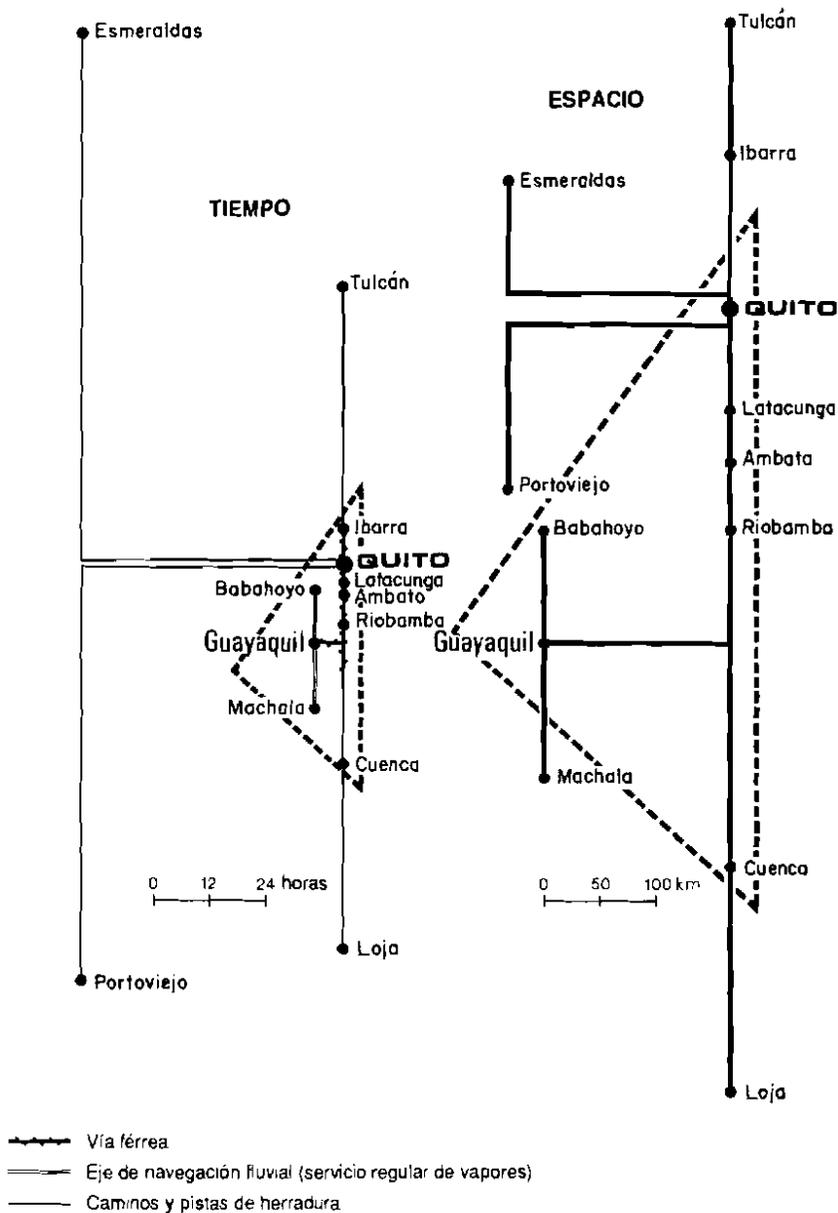
Si bien es difícil evaluar la parte de la producción agro-silvo-pecuaria entregada al mercado nacional, gracias al tráfico ferroviario se puede demostrar que el mercado nacional constituyó, al comenzar el siglo XX, un campo de actividad económica importante y muy rara vez analizado. El Ecuador en esta época no

29 Cf. Luis N. Dillon (1927: 147-155)

30 Finalmente esta integración del espacio nacional ecuatoriano gracias a la navegación a vapor, estuvo acompañada y reforzada por la construcción progresiva de redes que fueron poderosos auxiliares de la integración: las redes de transmisión instantánea o casi instantánea de la información. Por otra parte y con ocasión de la iniciación de la primera obra de construcción del ferrocarril de Yaguachi, el telégrafo y el teléfono aparecieron en el país a partir de los años 1880. Bajo la presidencia de J. M. Plácido Caamaño, entre 1883 y 1886 se puso en servicio la red telegráfica: Quito y Daule fueron conectadas a Guayaquil desde 1884 y a Cuenca desde 1886. En cuanto al teléfono, si bien la primera conexión se estableció en 1887 entre Yaguachi y Chimbo, la conexión Guayaquil-Quito solo fue terminada en 1920.

Figura 10

REVOLUCION TECNOLÓGICA DE LA NAVEGACION A VAPOR Y "REDUCCION" DEL NUCLEO CENTRAL DEL ESPACIO NACIONAL



exportaba sino productos originarios de la costa y como consecuencia no dependientes de la vía férrea Guayaquil-Quito; el ferrocarril, al recorrer una gran parte de las tierras altas del país, funcionaba como instrumento nacional de intercambios interregionales principalmente para la producción agropecuaria. Es así como el tráfico del ferrocarril Guayaquil-Quito aparece a la vez como indicador de la importancia del mercado nacional y como signo de su desarrollo.

El análisis del tráfico ferroviario de la ruta Guayaquil-Quito, es valioso en informaciones sobre las tendencias de desarrollo del mercado interno, porque se trata de un ferrocarril de interés nacional que recorría varias regiones del núcleo central del espacio ecuatoriano. Se sabe que la construcción de la vía férrea respondió ante todo a un primer movimiento de crecimiento de las fuerzas productivas (principalmente en la sierra central a fines del siglo XIX), que se manifestó particularmente en las transformaciones del sistema de mercado; luego estimuló el movimiento de modernización de ciertos sectores de la economía agropecuaria bien ubicados en relación al eje ferroviario: la región del Bajo Chimbo, con la expansión de la economía azucarera alrededor de Milagro desde fines del siglo XIX, y la parte de las cuencas andinas recorridas por el ferrocarril, con la especialización de la crianza de ganado hacia la economía lechera, en el transcurso del primer cuarto del siglo XX.

El cuadro 7 (ver anexos) ofrece un análisis de la evolución del tráfico interno del ferrocarril entre 1910 y 1927, y la figura 11 una imagen de esta evolución entre 1910 y 1938. El período 1910-1930 estuvo caracterizado por un crecimiento regular del tráfico: casi se cuadruplicó, pasando de 44.550 a 164.656 toneladas (1929); se ve claramente el rol principal de los productos agro-silvo-pecuarios en el tráfico; comprendía entre dos tercios y tres cuartas partes de las toneladas transportadas. Si gran parte de los productos tropicales subía hacia los Andes, al igual que la sal y los equipos importados, los productos templados de los Andes centrales se distribuían desigualmente entre los mercados de Guayaquil y Quito. En definitiva, el tráfico global de la línea era claramente más importante en la sección Guayaquil-Riobamba que en la de Riobamba-Quito; asimismo el tráfico de Guayaquil hacia Quito era ampliamente superior al de Quito hacia Guayaquil.³¹

La comparación del tráfico ferroviario y portuario, ha permitido esbozar una evaluación relativa del peso respectivo de los mercados nacional e internacional, como salidas de la producción-agro-silvo-pecuaria del conjunto de las regiones del país. Para este acercamiento ofrecía una base de referencia la evaluación global del

31 "El tráfico hacia el sur consistía principalmente en papas, ganado, cerdos, harina, trigo, huevos, maíz, avena, cueros y plátanos. A excepción de los plátanos, prácticamente todo el tráfico hacia el sur provenía de las regiones del altiplano y era consumido en la zona tropical del Ecuador. El tráfico hacia el norte consistía esencialmente en productos importados, plátanos de la parte de colinas y piedemontes, y otros productos tropicales, gasolina, kerosene, arroz y sal. Los productos importados consistían sobre todo en máquinas agrícolas, automóviles, herramientas, equipos, textiles, calzado, vestido, rieles y otros materiales para la construcción de los ferrocarriles del Estado". Coverdale y Colpitts, *The Guayaquil...*, op. cit., p. 23.

Cuadro 7

EL TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL FERROCARRIL GUAYAQUIL-QUITO (1910-1927)

	Período 1910-1914			Período 1915-1919			Período 1920-1924			Período 1925-1927		
	R	Tm	%									
Cereales de tierras templadas		1.396,2		8	3.030,2		8	4.916,4		10	4.569,7	
Papas	1	8.671,0	15,14	1	12.601,8	16,56	1	15.210,6	13,37	2	14.383,3	10,37
Arroz	6	2.143,2		5	3.983,6		9	4.764,8		8	5.158,7	
Bananas		1.232,0	2,15	6	3.425,4	4,50	5	7.007,4	6,16	3	13.911,0	10,03
Algodón		522,4			357,8			958,0			698,0	
Cacao		646,8			782,4			879,2			990,3	
Harina	10	1.402,2		7	3.298,6		10	4.200,6		7	5.209,0	
Azúcar	2	6.588,2	11,50	2	7.673,2	10,80	2	10.123,8	8,90	1	15.210,3	10,97
Varios		4.909,0						12.647,0			15.340,0	
Total productos agrícolas		27.511,0	48,03		43.778,0	57,52		60.719,8	53,40		75.503,3	54,44
Bovinos	3	5.074,2	8,85	3	5.931,6	7,79	3	7.056,8	6,22	4	7.147,0	5,15
Otro ganado	9	1.415,8			1.773,2			1.510,0			1.278,7	
Productos lácteos		352,4			937,0			1.873,8			2.201,0	
Varios		672,2			1.802,0			2.520,6			3.268,7	
Total productos pecuarios		7.514,6	13,10		10.443,8	13,72		12.981,2	11,41		13.895,4	10,02
Producción forestal	7	1.499,4	2,62	9	2.752,8	3,62	7	5.490,8	4,83	9	5.016,7	3,62
Sal	4	4.511,2	7,88	4	4.867,4	6,39	6	6.259,8	5,50	5	7.107,3	
Materiales construcción	5	2.937,6		10	2.489,8		4	7.042,0	6,19	6	6.427,0	
Productos petroleros		357,8			673,6			1.278,0			2.084,7	
Varios		2.138			435,8			282,0			581,7	
Total productos pesados		9.944,6	17,36		8.466,6	14,74		14.861,8	17,90		16.200,7	

Equipos		711,8		734,6		2.577,4		4.330,3	
Bebidas	8	1.429,8		1.763,8		2.467,8		2.919,7	
Varios		8.680,6		8.165,2		14.617,0		20.820,7	
Total prod. industriales		10.822,2	18,90	10.663,6	14,01	19.662,2	17,29	28.070,7	20,24
Total mercancías		57.279,8	100,00	76.104,8	100,00	113.715,8	100,00	138.686,8	100,00
Mercancías transportadas gratuitamente para el Estado		16.186,2		14.863,0		17.381,0		20.825,0	

Elaborado según: *Transportation Statistics*, Coverdale y Colpitts: *The Guayaquil...*, op. cit., pp. 18-32

R = Clasificación por rango de importancia de las 10 primeras categorías de mercancías según el tonelaje transportado.

Tm= Tonelaje anual promedio transportado en cada período.

% = Expresión del tonelaje transportado en relación al total de mercancías transportadas (a excepción del servicio realizado a precio de costo para los requerimientos del Gobierno).

producto nacional agro-silvo-pecuario bruto, realizada en los años 1920 por Italo Paviolo, agrónomo italiano contratado oficialmente como experto por el Gobierno ecuatoriano de la época.³²

A mediados de los años 1920, el experto agrónomo evaluó en 240 millones de sucres aproximadamente el valor del producto agro-silvo-pecuario del Ecuador.³³ (El presupuesto nacional se elevaba a 21 millones de sucres en 1921 y a cuarenta millones aproximadamente en 1925). Si se confronta la producción y las exportaciones agro-silvo-pecuarias, el cuadro 8 permite ubicar el lugar exacto de la economía agro-silvestre tropical de exportación, y en particular la producción de cacao, en la economía rural nacional. Así, los principales productos agro-silvestres de la costa específicamente tropicales, cacao, café y *tagua*, que proporcionaban más del 90% del valor de las exportaciones agro-silvo-pecuarias, casi tres cuartas partes solo para el cacao, representaban menos de un tercio de la producción nacional y el cacao 13% solamente. Inversamente, los productos "templados" de la sierra, que razonablemente se podían estimar en 40% al menos, del valor de la producción nacional, no proporcionaban siquiera el 5% del valor de las exportaciones.

El cuadro 9 establece para el año 1921 una comparación de varios productos agropecuarios representativos de cada una de las zonas productoras -sierra y costa-, como indicadores de una orientación predominante hacia el mercado interno o hacia la exportación.

Para varios productos agropecuarios, la simple confrontación del tráfico portuario y ferroviario, permitió refutar la oposición muy someramente avanzada entre las dos economías regionales y rehabilitó el mercado interno resaltando su importancia. Así, los productos considerados como originarios de las tierras altas, no representaron sino una ínfima parte de las exportaciones, pero alimentaron un tráfico interno de 26.000 toneladas en el eje Guayaquil-Quito; en cambio el cacao y el café, que representaban el 55% de las exportaciones totales del país, no proporcionaron sino 1.5% del tonelaje ferroviario en la misma línea. Además, para apreciar el peso de la agricultura dirigida al mercado nacional, es necesario precisar que el tonelaje de los productos agro-silvo-pecuarios transportados por dicha línea, alcanzó ese año 76.253 toneladas, lo que era ampliamente superior a las toneladas exportadas de cacao y café. Por otro lado, si es evidente que toda la producción agropecuaria transportada en el ferrocarril fue entregada al mercado, y en este caso al mercado nacional en gran proporción, sin embargo, estos tonelajes no representaron la totalidad de la producción comprometida al mercado interno. Y ello porque la red fluvial del Guayas estuvo igualmente animada por un movimiento de mercancías de origen agro-silvo-pecuario

32 Cf. Italo Paviolo: "Apuntes numéricos sobre la actividad agropecuaria y forestal de la República del Ecuador" (cap. VII, *Revista de la Sociedad Nacional de Agricultura*, Quito, año X (1928) 69-70, pp. 22-37.

33 Se trataba de un valor anual promedio para el período 1915-1925, distribuido de la manera siguiente: 180.9 millones de sucres en la producción agrícola (excluida la producción de forraje), 31,5 millones en la producción pecuaria y 27,4 millones en la producción forestal.

Cuadro 8

**ECONOMICA AGRO-SILVO-PECUARIA: PRODUCCION NACIONAL BRUTA
Y EXPORTACIONES EN LOS AÑOS 1920**

Tipo de producción	Valor de la producción (estimación período 1920-1925)			Valor de las exportaciones (promedio 1915-1925)		
	x 1.000 S/.	%	%	x 1.000 S/.	%	%
Cereales	67.320	39,24		28,78	0,98	0,84
Cacao	30.500	17,77	13,04	25,005	85,00	72,21
Papas	23.520	13,70	10,06	14,3	0,05	0,04
Caña de azúcar	14.250	8,30	6,09	10	0,03	
Algodón	12.200	7,11	5,22	565	1,92	1,63
Café	9.500	5,53	4,06	2.642	8,98	7,63
Varios	14.280	8,32	6,10	890	3,03	2,57
1) Total producción agrícola	171.570	100	73,35	29,416	100	84,95
2) Total producción pecuaria	31.480		13,46	679		1,96
Tagua				3.500		10,10
Cascarilla				391		1,13
Latex				300		0,87
Varios				343		
3) Total producción silvestre	30.860		13,19	4.534		13,09
Total producción agro-silvo-pastoral	233.910	100		34.629		100

Establecido en base a los análisis de Italo Paviolo, citados por Jaramillo Alvarado en (1954: 317-322)
N.B.: Entre 1915 y 1925 el valor del sucre (S/.) fue progresivamente devaluado en relación al dólar U.S.
(\$), pasando de 0,4 a 0,25 \$ por 1 S/.

destinadas al mercado nacional, movimiento especialmente importante entre la región de Daule y Guayaquil; finalmente los Andes septentrionales, los Andes australes y Manabí, suministraron también productos comercializados en el país.

Cabe resaltar además que desde fines de los años 1910, hasta comienzos de los años 1920, el rápido crecimiento del transporte ferroviario asociado al desarrollo del mercado nacional, contrastaba con el crecimiento moderado de las exportaciones en un contexto de estancamiento de los tonelajes de la actividad portuaria (cf. cuadro 10).

Cuadro 9

PRODUCCION AGRICOLA: COMPARACION ENTRE
EXPORTACION Y TRAFICO FERROVIARIO (1921)

Tipo de producción (productos regionales representativos)	Exportaciones ¹		Tráfico ferroviario ²	
	Peso (t)	Valor (S/.)	Peso (t)	Valor (S/.)*
Papas	109,15	15.062	12.995	1'793.200
Cereales de tierras templadas	106,39	13.858	10.018	2'717.600
Productos lácteos	34,07	58.600	2.375	3'556.400
Carnes	4,48	5.631	404	507.500
Cueros	407,85	239.722	594	349.100
(Sierra)	661,50	332.873	26.386	8'923.800
Cacao	42'858,83	20'363.000	1.078	512.200
Calé	6'112,42	3'209.500	542	284.600
(Costa)	48.971	23.572.500	1.620	796.800
<i>Referencia global (total de mercancías)</i>				
Producción de la sierra	902	775.300		
Producción de la costa	88.765	32'952.200		
Total	88.667	33'727.500	108.853	

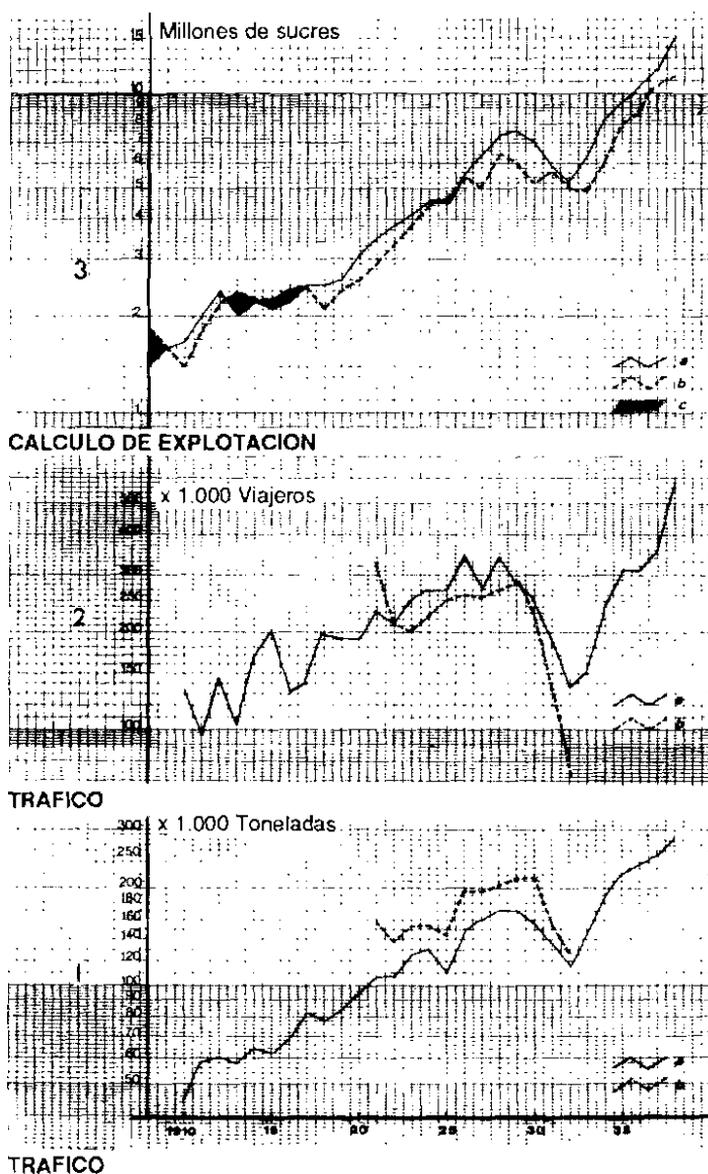
1. Según: "Cuadro específico de la exportación por todos los puertos de la República en el año 1921", *Boletín de la Cámara de Comercio, Agricultura e Industrias n° 5*, Quito, citado por Pío Jaramillo Alvarado, (1954: 186-187).

2. Según *Transportation statistics* en Coverdale y Colpitts: *The Guayaquil...*, op.cit., pp. 18-32, solamente para las toneladas transportadas.

* No se trata de valores efectivos declarados: esta información no figura en los documentos que hemos consultado. Se trata por lo tanto de una estimación indicativa realizada sobre la base del cálculo siguiente: para cada tipo de producto el valor promedio de la tonelada de exportación ha sido multiplicado por el tonelaje transportado en ferrocarril. Ejemplo: valor promedio de la tonelada de papas exportadas: 15.062/109,15 o sea S/. 137.995 de donde el valor del tonelaje de papas transportado en ferrocarril: 137.99 x 12.995, es decir S/. 1'793.180. Seguramente el valor de un producto de exportación y para el mercado interno podía variar sustantivamente en función de parámetros tales como calidad, embalaje, costo de transporte y número de intermediarios existentes entre la producción y la exportación. Pese a esta incertidumbre el cálculo permite dar una idea de magnitud a la comparación.

Figura 11

FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO



1 y 2 a. Ferrocarril Guayaquil-Quito (1910-1938) - b. Ferrocarril del sur peruano (1921-1932) 3 a. ingresos - b. gastos - c. deficit.

IV. MERCADO NACIONAL Y DESARROLLO REGIONAL EN LOS ANDES DEL NORTE

La apertura y modernización de la agricultura

Entre 1780 y 1840, la mayor parte de las regiones andinas conoció un período de regresión generalizada, como resultado de la crisis económica regional, las catástrofes naturales y las operaciones militares de las guerras de la Independencia. A partir del último tercio del siglo XIX, se observó una recuperación del crecimiento económico que se amplió y aceleró significativamente a comienzos del siglo XX.

El crecimiento urbano reflejó bastante bien la importancia de los cambios que afectaron más o menos directamente a las cuencas andinas, a partir de la presidencia de García Moreno. En efecto, varias ciudades se beneficiaron a la vez de las políticas de desenclave de las regiones montañosas y de construcción del Estado nacional -que iban evidentemente a la par-, políticas estimuladas principalmente por las necesidades de una economía litoral en expansión. Una parte de la sierra llegó a ser proveedora de la costa en bienes de consumo, gracias a la creación o mejoramiento de importantes vías de comunicación: 1871 marcó la apertura de la primera vía transitible de las tierras altas entre Quito y Ambato; 1890 significó el reacondicionamiento de la carretera "Flores" entre los Andes y Babahoyo vía Guaranda; 1897 la conexión del ferrocarril de Guayaquil y de la ruta transitible andina; 1905 y 1908 la llegada del ferrocarril a Riobamba y Quito. Los Andes de Cuenca y Loja al estar alejados del eje nacional Quito-Guayaquil, permanecieron aislados durante más tiempo.

El primer tercio del siglo XX significó entonces, para la sierra central y septentrional, un importante período de desarrollo de los diferentes sectores económicos, tanto en algunas zonas rurales como en las ciudades principales. Infinitamente menos dependiente que la costa de los requerimientos del mercado internacional -si bien el mercado del sur de Colombia jugaba un rol importante- el incremento de la actividad económica regional en la sierra, se debió sobre todo a la expansión del mercado nacional y en primer lugar al aumento del consumo regional en las zonas litorales, enriquecidas gracias a la prosperidad cacaotera; este desarrollo estimuló a su vez un mercado de consumo en las tierras altas, en donde se encontraban las principales ciudades del país a excepción de Guayaquil.

Desde los años 1900 algunos terratenientes, entre ellos varios representantes de las más grandes fortunas de la sierra, comenzaron a invertir los ingresos de la renta de la tierra en la modernización de sus territorios: desarrollo de la irrigación, plantación de eucaliptos, importación de ganado y semillas seleccionadas, aplicación de nuevas prácticas de cultivo, introducción de material agrícola... (cf. figura 12). La apertura de la sección andina del ferrocarril entre 1905 y 1908 aceleró el proceso, principalmente en la parte de las cuencas, en donde se combinaron el efecto de las condiciones ecológicas favorables, un cómodo servicio gracias al nuevo eje de comunicaciones y la proximidad de los mercados urbanos locales. El sur de la cuenca

Cuadro 10

EVOLUCIÓN COMPARATIVA DEL TONELAJE PORTUARIO Y FERROVIARIO

Año	Global	Portuario		Ferroviario		Producción agro-silvo-pecuaria				
		I	Exportado	I	Transportado	I	Exportada	I	Transportada	I
1909-1910	133.056	100	57.347	100	44.550	100	48.948	100	25.678	100
1921			89.667	156	108.853	244	73.936	51	74.498	290
1922	130.293	98	86.832	151	105.008	235			76.359	297

Según diversas fuentes: Guía del Ecuador, Jaramillo Alvarado, Orellana, Coverdale y Colpits

Cuadro 11

SIERRA: LAS CAPITALES PROVINCIALES A FINES DE LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX

	Población	Casas	Valor catastral de las propiedades urbanas	Capital en circulación	Servicio ferroviario	Profesiones liberales*
Tulcán			637.000 S/.	162.000 S/.		8
Jbarra	7.000 [1919]		1 654.000 S/.	170.000 S/.		28
Quito	51.858 [1906]			5.531.000 S/.	x	223
Latacunga	8.000 [1913]	1.021		-	x	34
Ambato	14.300 [1922]			320.000 S/.	x	20
Riobamba	13.400 [1922]	1.300		577.000 S/.	x	55
Guaranda	8.310 [1919]			46.000 S/.		23
Azogues	-		762.000 S/.	85.000 S/.		29
Cuenca	25.000		3'772.000 S/.	545.000 S/.		185
Loja	-		1'842.000 S/.	171.000 S/.		101

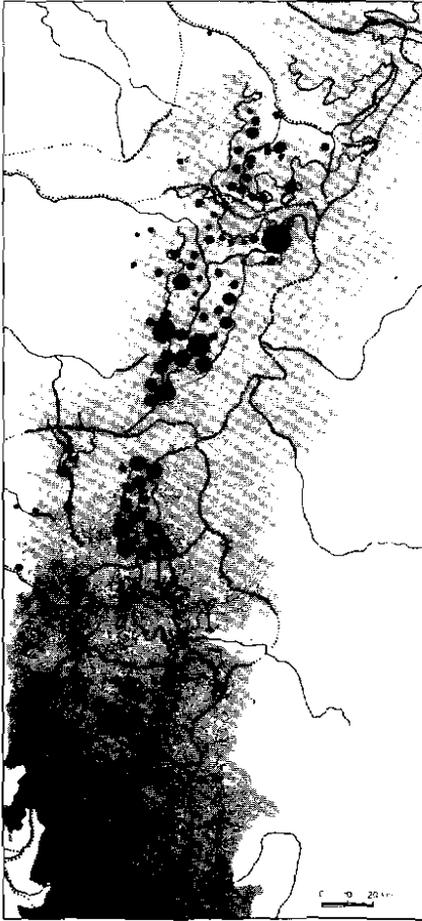
* Profesiones liberales: abogados, médicos, farmacéuticos, geómetras e ingenieros.

de Quito y el norte de la cuenca de Latacunga constituyeron entonces, con la instalación de una excepcional economía lechera, el foco más dinámico de modernización agrícola en la sierra.³⁴ Estas transformaciones económicas se hicieron a la par

34 Luis Felipe Borja escribió en 1923: "La ganadería ha progresado en forma tal durante los últimos veinte años, que puede decirse que ha sufrido una verdadera transformación. Costosos ejemplares de las razas Holstein, Durham y Airshire, traídos de Europa y Estados Unidos sin omitir sacrificios, han servido para que en los principales valles de las provincias del interior la producción de la leche sea diez veces mayor que antes, para que los quesos y la mantecilla, elaborados en instalaciones de las más modernas, rivalicen con los que se producen en las naciones más adelantadas. A ello ha contribuido también la mejora de los pastos; pues plantas forrajeras como el ray-grass, el trébol, el oleo, etc., han reemplazado en secciones enteras a los menguados pastos que antes se cultivaban, y han trepado también hasta los páramos, donde ostentan su vigor en medio de los pajonales [...] Las exposiciones agrícolas en Quito, en Latacunga, en Ambato, revelaron cuánto se había progresado y cuánto más puede progresarse"; en P.J. Alvarado (1954: 214-215). En apoyo de este análisis se puede

Figura 12

VALOR DECLARADO DE LA PROPIEDAD RURAL DE BIENES RAICES POR PARROQUIA (1908)



En 1908 el valor declarado de la propiedad rural de bienes raíces en la sierra (menos la provincia de Tungurahua) se elevó a 89,2 millones de \$/, es decir 41% del total nacional (sierra y costa). Las provincias de los Andes centrales y del norte declararon 62,8 millones. Sólo la provincia de Pichincha con 23,5 millones, declaró más de un cuarto del total andino; y las dos provincias adyacentes de Pichincha y León, 41% del mismo total. El mapa resalta la importancia de la región situada entre Quito y Latacunga -parte meridional de la cuenca de Quito y cuenca de Latacunga- para el valor declarado de las propiedades rurales; en esta región se encontraban los principales focos de transformación de la agricultura andina (ganadería racionalizada, producción lechera, cultivo mejorado de cereales).

(Catastro de las provincias: Bolívar, Chimborazo, Imbabura, León, Pichincha)

Según *El Ecuador: Guía Comercial Agrícola e Industrial de la República*, op.cit., esta fuente no proporciona datos para las parroquias de las provincias de Carchi y Tungurahua.

- | | | | |
|---|-------------------------|-------|--|
| ● | Menos de 200.000 \$/. | ● | De 1.500 a 1.900.000 \$/. |
| ● | De 200 a 500.000 \$/. | ● | = 2.300.000 \$/. |
| ● | De 500 a 900.000 \$/. | ----- | Límites de provincia |
| ● | De 900 a 1.300.000 \$/. | ⌘ | Cuenca intramontañosa (curva de nivel de 3.000 m.) |

que profundas modificaciones en las relaciones sociales, caracterizadas por la precoz desaparición de los contratos y tenencias precarias, y la aparición alrededor de las *haciendas* modernizadas de una periferia de pequeñas explotaciones que representaron una zona de reserva de mano de obra asalariada. Inversamente, en las zonas periféricas de las cuencas alejadas de los mercados o sin buenas condiciones de acceso, los terratenientes conservaron técnicas productivas y relaciones sociales propias del sistema elástico de la *hacienda* tradicional.

La diversificación de las actividades urbanas

En el transcurso del primer tercio del siglo XX, el crecimiento de las capitales provinciales de los Andes centrales (cf. cuadro 11) acompañó al desarrollo económico de varias regiones rurales y también a una política de inversiones en las industrias alimenticias y sobre todo textiles. De 1915 a 1930, numerosas empresas se instalaron en Quito, Ambato, Riobamba, y en la región de Ibarra y Cuenca; las fábricas de la sierra representaron entonces más del 90% de la industria textil del país. En 1928 había 15 empresas en los Andes entre Ibarra y Riobamba, que empleaban a 2.500 personas y representaban más de 10 millones de sucres de capital invertido (cf. figura 13).³⁵

señalar que el tráfico de productos lácteos registrado en el eje ferroviario, se multiplicó por 15 entre 1910 y 1927, pasando de 173 a 2.480 toneladas, lo que equivale a uno de los crecimientos más fuertes registrados en el tráfico de mercancías.

35

LA INDUSTRIA TEXTIL EN LA SIERRA (1928)

	Número de empresas	Capital invertido	Mano de obra	Husos	Telares
Hatuntaqui (Ibarra)	1	1'100.000	84		
Otavalo	3	1'078.000	268	4.616	95
Quito (Pichincha)	5	3'843.000	817	10.456	294
Los Chillós	3	2'241.000	563	5.226	174
Ambato	2	1'730.000	530	4.480	134
Riobamba	1	200.000	250	4.412	96
Total	15	10.192.000	2.512	29.190	793

"INDUSTRIAS.- La de tejidos de lana y algodón, ha cobrado enorme importancia en los últimos tiempos, mediante la iniciativa de los acaudalados siguientes caballeros: Jacinto Jijón y Caamaño, que tiene sus grandes fábricas de casimires, pañolones, lienzos y en general telas fuertes de confección e hilos, en el valle de los Chillós (parroquia Sangolquí); el Dr. Ricardo Ruiz, en la misma zona de los Chillós y que, a excepción de casimires, produce lo mismo que las de Jijón; Sr. Nicanor Palacios, que tiene las suyas en la ciudad de Quito y produce casinetes, pañolones y más similares; Dn. Fernando Pérez Quiñónez, dueño de la fábrica 'San Pedro' en el cantón Otavalo (Imbabura) con producto de telas de diferente condición; y, por último, la de tejidos estampados que acaba de instalar la Compañía bancaria de Crédito Internacional, en la parroquia urbana Eloy Alfaro. Ante la presencia de estos artículos de calidad superior y muy presentables, el similar extranjero se desaloja lentamente

Cuadro 12

EVOLUCION DEL CAPITAL EN CIRCULACION
EN ALGUNOS CANTONES (1906-1922)

Cantones	1906	1922	Variaciones 1906-1922	
	S/.	S/.	Bruto S/.	% (1906)
Guayaquil	42.133	63.234	21.111	50,11
Balzar	98	159	61	62,24
Daule	129	241	112	86,82
Sta Elena	172	256	84	48,84
Yaguachi-Milagro	77	374	297	385,71
	42.609	64.264	21.665	50,85
Alausí	96	285	189	196,87
Colta	47	128	81	127,34
Riobamba	577	2.025	1.448	250,95
Ambato	320	1.475	1.155	360,94
Quito	5.531	16.411	10.880	196,71
	6.571	20.324	13.753	209,3

Según: *Guía del Ecuador para el año 1906*, y *Guía Orellana para 1922*.

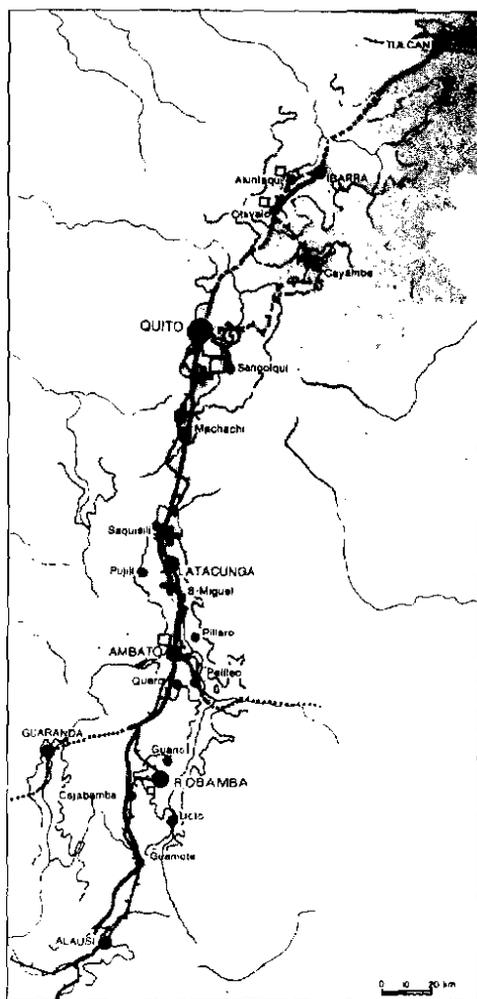
Otro signo importante del desarrollo económico, fue la inversión de capital en la banca y, a diferencia de la costa, en donde toda la actividad bancaria estaba concentrada en Guayaquil, la formación de una incipiente red bancaria regional con el desarrollo de sociedades bancarias locales (Banco de Tungurahua en Ambato, Banco de los Andes y Sociedad de Chimborazo en Riobamba), y el establecimiento en Latacunga y Ambato de sucursales de los bancos de Guayaquil y Quito.³⁶ A fines de los años 1920 parece que Quito alcanzó a Guayaquil en número de establecimientos bancarios y en el monto de capital invertido, sin tomar en cuenta la creación del Banco

de los mercados, ofreciendo beneficio muy grande a sus propietarios, trabajo a más de 8.000 obreros y utilidad general al país, en especial a los industriales algodoneros de toda la República, siempre y cuando el producto de tal artículo se viene escaso para las fábricas de Imbabura, Pichincha, Tungurahua y Chimborazo". Según Orellana (1922: 111-115).

36 A fines de los años 1920 existían 9 bancos en Guayaquil, 7 en Quito, 2 en Riobamba, uno en Cuenca y uno en Ambato, según Orellana (1922).

Figura 13

LOS ANDES CENTRALES Y SEPTENTRIONALES HACIA 1925



- | | | | |
|---|--|-------|---|
| ● | Capital nacional (> 80.000 habitantes) | ⊕ | Central hidráulica |
| ● | Ciudad importante (> 10.000 habitantes) | + | Foco de modernización de la agricultura andina |
| ● | Otras ciudades (5 a 10.000 habitantes) | — — — | Ruta "nacional" (en servicio, en construcción) |
| ● | Población rural, sede de mercado importante | — + — | Ferrocarril (en servicio, en construcción) |
| □ | Industria textil (señal proporcional al capital invertido) | | Otros caminos terrestres importantes (ruta y/o pista) |

Central en 1927 que dio más peso todavía a la capital en el terreno financiero.³⁷

Este desarrollo bancario corroboró evidentemente con el creciente movimiento de los negocios, en el transcurso del primer cuarto del siglo XX. El estudio comparativo del aumento de capital en circulación -de 1906 a 1922- (cf. cuadro 12) entre los centros de la costa y los de la sierra, muestra que tomando en cuenta el retraso inicial de los Andes centrales en relación a Guayaquil y su región, fue evidente el dinamismo relativo de la sierra puesto que se triplicó el capital en circulación, mientras que el de la región de Guayaquil -ciertamente mucho más considerable al comienzo- creció solamente en 50%. Por otro lado, el único cantón costero que tuvo un aumento de capital en circulación, análogo al registrado en la sierra central, fue justamente el cantón recorrido por el ferrocarril;³⁸ es también otra ilustración de las estrechas relaciones que existieron entre el mejoramiento de las condiciones de circulación gracias al servicio ferroviario, el desarrollo de las fuerzas productivas y la expansión del mercado nacional.

El dinamismo de las principales ciudades andinas se dio así, en la medida de una mejor integración de las cuencas intramontañosas a la economía nacional; si la población de Cuenca se duplicó entre 1840 y 1920, la de Quito, Riobamba y Ambato prácticamente se cuadruplicaron.³⁹ Se extendió la atracción urbana de la capital; la

37 CAPITAL INVERTIDO EN LA BANCA EN QUITO Y GUAYAQUIL (1921-1929)

	1921 ^a		1929 ^b	
	Establecimientos	Capital	Establecimientos	Capital
Guayaquil	9	14'900.000 S/.	9	22'800.000 S/.
Quito	6	9'225.000 S/.	8	23'400.000 S/.
(Incluido el Banco Central)			9	33'400.000 S/.

a) Según José R. Boada: *La situación bancaria del Ecuador, la moratoria, la deuda del Gobierno, los cambios, el cacao*, Enrique Ramos, Quito 1921, sin paginación.

b) Según Carlos Noboa: *Guía práctica del Ecuador*, Empresa Periodística del Ecuador, Guayaquil, sin fecha, 358 p.

38 Cantón de Yaguachi-Milagro, en donde se desarrollaron grandes plantaciones de caña de azúcar y los principales ingenios industriales.

	Quito	Ambato	Riobamba	Cuenca
Hacia 1840	20.035	3.500/5.000	3.500/5.000	13.599
Hacia 1920	80.702	14.000	13.400	30.000

Según Hamerly, Bromley y guías comerciales, op. cit.

ciudad se modernizó especialmente a partir de la llegada del ferrocarril.⁴⁰ se desarrolló cierto proceso de industrialización, permitiendo que Quito en los años 1930 casi alcanzara demográficamente a Guayaquil. Menos conocida, pero tal vez más representativa, la expansión de la ciudad de Ambato ofreció un buen ejemplo de las transformaciones que afectaron a la sierra central, en el transcurso del primer cuarto del siglo XX. Sin ser capital ni centro de negocios de exportación la ciudad de Tungurahua, conoció sin embargo un crecimiento bastante notable ligado al desarrollo del mercado nacional. La ciudad sacó ventaja de su situación geográfica en el corazón de los Andes centrales, en el cruce del eje longitudinal del corredor interandino (que vino a ser la vía férrea), de la carretera tradicional de acceso a la costa, por Guaranda y Bahahoyo, y de la ruta de acceso a la Amazonía por el valle del Pastaza; controlaba también una región agrícola densamente poblada y especializada en productos de gran valor comercial (frutas, cultivos de hortalizas...). En los años 1920, Ambato se convirtió en el primer mereado agrícola del país, en el centro de los intercambios interregionales; otro signo de esta actividad comercial fue, además de la presencia de un banco local a partir de 1921, la existencia de sucursales de bancos de Quito, Guayaquil y Riobamba (Ambato parece ser que fue la única ciudad en esta situación). La ciudad conoció también una industrialización relativamente diversificada; fue el segundo centro del país para la industria textil⁴¹ -con cerca del 20% de esta actividad-, contaba también con importantes molinos, industrias de madera, muebles y cuero, y numerosas industrias alimenticias. Por otra parte, con una población que

- 40 La llegada del ferrocarril a Quito en 1908 puede ser considerada como fecha clave para la modernización y desarrollo de la capital. El tren permitió en efecto, en condiciones muy buenas para la época, el transporte masivo y de materiales de construcción y bienes de equipamiento -estos últimos en su mayoría importados-. Finalmente la proximidad del centenario de la Independencia debió estimular también la transformación de la ciudad. De ahí la multiplicación de grandes trabajos de urbanismo: saneamientos, rellenos, establecimiento de una red de agua corriente, alumbrado público y asfaltado de calles. Se levantaron nuevos barrios alrededor de la estación, al sur, y sobre todo al norte por la llanura de Ñaquito -la superficie urbanizada se multiplicó por cuatro entre 1904 y 1922- y desde 1914 se instalaron dos líneas de tranvía eléctrico. Cf. Luis T. Paz y Miño: *Cartografía quiteña*, op. cit., pp. 23-24.

Quito	1904	1914	1922	1932
Población*	48.000	58.000	80.702	123 000
Superficies urbanizadas (ha)**	173.7	469.5	743,1	812.9

* Según Guido Veliz: *Interpretación...*, op. cit., p. 111.

** Según Luis T. Paz y Miño: *Cartografía quiteña*, op. cit.

Igualmente se desarrolló en el mismo período un proceso de industrialización, con inversión de capital nacional principalmente en la industria textil, creando así más de un millar de empleos en el transcurso de los años 1920.

- 41 La Industrial Algodonera establecida en 1920 fue la tercera fábrica textil del país, con más de un millón de sures invertidos y más de 400 personas empleadas.

sobrepasaba a la de Riobamba a comienzos del siglo XX, Ambato se convirtió en la cuarta ciudad del país.

Se puede afirmar que a principios del siglo XX, la apertura del ferrocarril de Guayaquil a Quito, al neutralizar parcialmente el obstáculo de la cordillera occidental, acrecentó considerablemente la transparencia del espacio nacional; además, el establecimiento de una infraestructura permanente de transporte masivo, reforzó especialmente la articulación sierra/costa, elemento motor de la construcción nacional.

Trazando una diagonal económica principal, el área central del espacio ecuatoriano unió estrechamente una parte importante de los Andes del Norte y del Centro, con las llanuras de Guayas; los primeros, que se mantenían también conectados al mercado de Colombia meridional, se beneficiaron gracias a la sólida organización de un eje de comunicación meridiano modernizado, y con centros urbanos dinámicos muy próximos entre sí; las segundas, que se convirtieron en el principal polo de atracción de las corrientes migratorias, provenientes de la reserva demográfica de la sierra, conformaban el espacio en expansión de una frontera agrícola organizada, en el marco de una economía agroexportadora ampliamente dominada por el peso de Guayaquil.

La concentración de dos tercios de la población del país en una zona de dimensiones restringidas a la escala americana -menos de 50.000 km²- favoreció indiscutiblemente la articulación del área central del espacio nacional ecuatoriano, asegurándole una cohesión relativamente precoz y sin comparación en el resto del mundo andino.

Alrededor del eje Quito/Guayaquil, los Andes australes y las regiones del litoral central y septentrional, dotados de una autonomía económica parcial, ocupaban una posición sin lugar a dudas periférica al interior del espacio nacional. En la parte meridional de los Andes, la existencia de actividades económicas coloniales y sus flujos comerciales correspondientes -como fue el caso de la provincia de Loja- son un ejemplo del enclave de estructuras yuxtapuestas, caracterizadas por un gran aislamiento y una débil articulación del espacio con redes modernas apenas iniciadas. Al contrario, el Manabí meridional, foco demográfico dinámico y área agroexportadora secundaria, al que se debe incorporar el conjunto de puertos del litoral a donde llegaban los circuitos de recolección de productos silvestres de las tierras altas muy desigualmente pobladas, constituía un sistema espacial regional integrado al mercado mundial, pero que escapaba en parte a la tutela de Guayaquil.

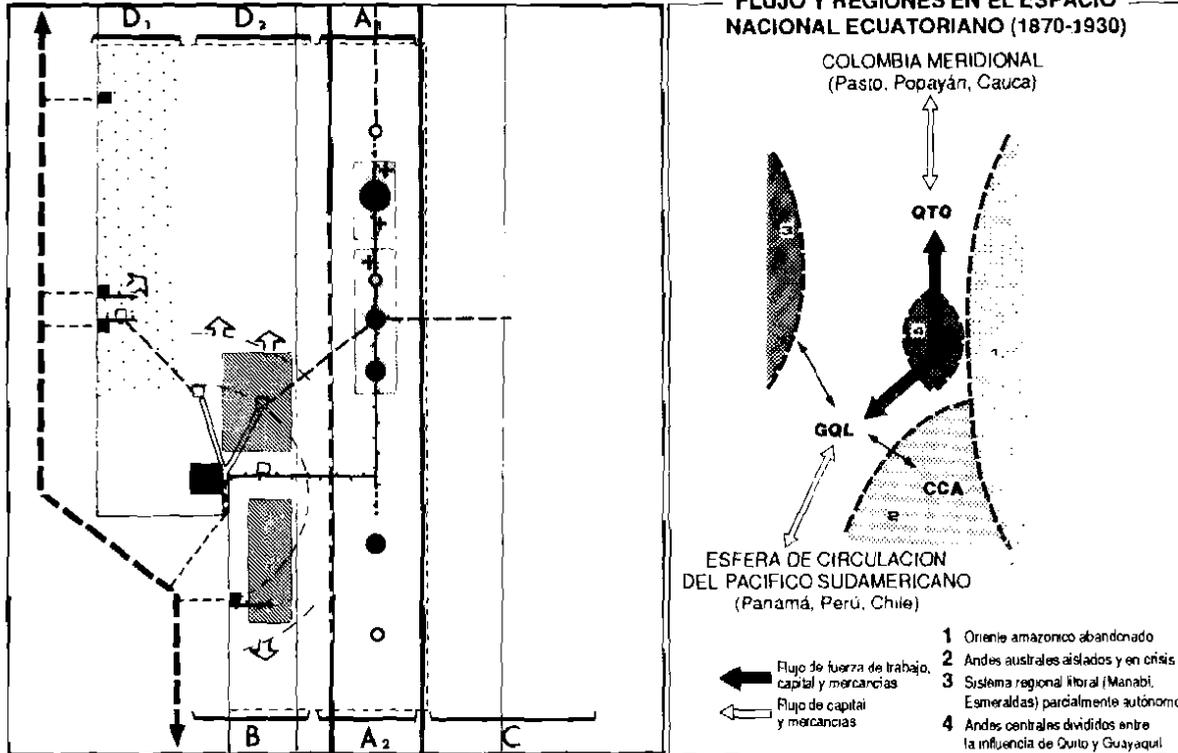
Finalmente, la región forestal amazónica, más allá de la cordillera oriental, se percibía como un espacio no integrado, en donde no se aventuraban sino algunos exploradores o viajeros temerarios o religiosos llevados por el celo misionero. En este medio que durante mucho tiempo fue hostil a las sociedades campesinas sedentarias, las dificultades de creación y mantenimiento de vías de comunicación terrestre permanentes, se añadían a la dificultad natural de estas tierras bajas forestales. Sin embargo, mientras el territorio forestal de Esmeraldas obtenía indudablemente ventajas tanto por su ubicación en la costa, proximidad las grandes corrientes de

intercambios internacionales, como por el dinamismo desigual, pero de efectos convergentes, de las tres bases de progresión de la colonización (cuenca del Guayas, Manabí y los Andes del Norte), al contrario, en la alta Amazonía, cuya situación continental se encontraba "agravada" por el hecho de que los grandes ríos no eran accesibles a la navegación fluvial de gran tamaño, la colonización no pudo progresar sino a partir del foco demográfico andino. Ahora bien, la ausencia de colonización amazónica se debió también a la existencia al lado del Pacífico, de un territorio de características ecológicas casi idénticas, pero que podía más rápido y más fácilmente integrarse a la esfera económica nacional e internacional.

La alta Amazonía, extensa, no estructurada y muy débilmente controlada, constituyó todavía a comienzos del siglo XX, un verdadero "ángulo muerto" en el territorio nacional; el Estado ecuatoriano reivindicaba ciertamente una soberanía de derecho, pero estaba amenazada desde hacía varias décadas por la penetración económica de los intereses peruanos a lo largo de los grandes afluentes del Amazonas. Las consecuencias territoriales del conflicto de 1941, pueden ser consideradas como el trágico y amargo resultado de más de un siglo de marginalización extrema de esta región periférica.

Figura 14

LA ORGANIZACION DEL ESPACIO ECUATORIANO HACIA 1925



	Vía de ferrocarril.		Puerto principal y centro del sistema agroexportador
	Ruta o pista principal.		Puerto secundario.
	Capital nacional.		Pequeño centro urbano, en general satélite de Guayaquil
	Ciudad importante (funciones comerciales, bancarias e industriales).		Área de producción cacaofera dominante.
	Otro centro urbano.		Área de recolección de productos silvestres
	Área agrícola andina en vías de incorporación al mercado nacional.		Dirección de colonización.
	Foco de modernización de la agricultura andina		El Ecuador de las 15 provincias.
			Eje de navegación marítima Valparaíso Panamá

- A Las tierras altas: fuerte concentración rural y red urbana antigua; principal foco demográfico (2/3 de la población nacional) y reserva de mano de obra para la costa.
- A1: Andes del norte y centro: fuerte estructuración meridiana a lo largo de un eje de comunicaciones modernizadas, marcada con centros urbanos cercanos entre sí; doble articulación económica con las llanuras de Guayas y Colombia meridional.
- A2: Andes australes: débil organización del espacio (aislamiento y enclaustramiento); crisis de las actividades económicas tradicionales.
- B. Las llanuras de Guayas: polo de atracción principal de las grandes corrientes migratorias; continua expansión de la frontera agrícola, espacio estructurado en el marco de una economía "liberal-primaria-exportadora" (ejes de comunicación convergentes, macrocefalia urbana regional); de articulación económica fundamental con las metrópolis industriales.
- C. Espacio forestal amazónico no estructurado, muy débilmente controlado; soberanía de derecho reivindicada pero amenazada por la penetración económica peruana que sigue los ríos de la parte baja hacia la región alta
- D. Litoral central y septentrional: territorio forestal muy desigualmente poblado; circuitos de recolección de productos silvestres dirigidos hacia un conjunto de puertos exportadores.
- D1: Manabí: foco demográfico (emigración) y área agroexportadora secundaria; sistema espacial regional que escapa en parte a la tutela de Guayaquil (terminales ferroviarios).
- D2: Esmeraldas continental y forestal, no estructurado y débilmente controlado
- A1 + A2 + B + D1 + D2 conforman el Ecuador "útil" de 15 provincias de la sierra y costa.
- A1 y B constituyen un eje económico principal Quito/Guayaquil que estructura el espacio nacional

Bibliografía

AMERICA LIBRE,

Guayaquil en 1920. Guayaquil: Prensa Ecuatoriana, sans date. 384 p.

AYALA (E.),

1978 *Lucha política y origen de los partidos en Ecuador*. Quito: Ed. de la Universidad Católica, 371 p.

BANCO DEL ECUADOR,

Crónica comercial e industrial de Guayaquil en el primer siglo de la Independencia 1820-1920. Guayaquil: Biblioteca Ecuatoriana, sans date, 100 pp.

BROMLEY, (R.D.F.), BROMLEY (R.J.),

1975 "The debate on Sunday markets in XIX th, century Ecuador". *Journal of Lat. Amer. Stud.* 9 7(1), pp. 85-108.

BROMLEY (R.D.F).

1979 "The functions and development of colonial towns: urban change in the central highlands of Ecuador, 1698-1940". *Transactions*, New. Series, Vol. 4 (1), pp. 30-43.

CARBO (L.A.),

1935 *Historia monetaria y cambiaria del Ecuador desde la época colonial*. Quito: Banco Central, 675 p.

CHIRIBOGA (M),

1980 *Jornaleros y gran propietarios en 135 años de exportación cacaotera (1790-1925)*. Quito: Consejo Provincial de Pichincha, 435 p.

COLLIN DELAUAUD (A.),

1979 *Plaines et collines de la région occidentale de l'Equateur; étude géographique régionale*. Paris. Thèse de doctorat d'Etat, Université de Paris VII, 705 p.

CONVERDALE AND COLPITTS,

1933 *Report on the Guayaquil and Quito Railway Company*. Quito, 97 p.

CRAWFORD de ROBERTS (L.),

1980 *El Ecuador en la época cacaotera*. Quito, Editorial Universitaria, 276 p.

CRESPO ORDOÑEZ (R.),

1933 *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Nacional, 273 p.

DELER, (J.P.),

1987 *Ecuador del espacio al Estado nacional*. Quito, Banco Central del Ecuador, col. Biblioteca de Geografía Ecuatoriana, 341 p.

DILLON (L.N.),

1927 *La crisis económico-financiera del Ecuador*, Quito, Ed. Artes Gráficas, 309 p.

ECUADOR, GOBIERNO DEL,

1912 *El ferrocarril de Guayaquil a Quito. Contratos y otros documentos importantes*, Quito, El Comercio, 451 p.

COMPAÑÍA GUIA DEL ECUADOR,

1909 *Guía comercial, agrícola e industrial de la República*, Guayaquil, Compañía Guía del Ecuador, 1328 p.

ESTRADA YCAZA (J.),

1973 *El puerto de Guayaquil. Crónica portuaria*. Guayaquil: Pub. del A.H.G., 358 p.

1976 *Los bancos del siglo XIX*. Guayaquil: Publ. del A.H.G., 323 p.

1977 *Regionalismo y migración*. Guayaquil: Pub. del A.H.G. 296 p.

GUERRERO (A.),

1980 *Los oligarcas del cacao: Ensayo sobre la acumulación originaria en el Ecuador. hacendados cacaoteros, banqueros y comerciantes en Guayaquil (1890-1910)*. Quito: El Conejo, 101 p.

HAMERLY (M.T.),

1973 *Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil, 1763-1842*. Guayaquil, Publ. del A.H.G., 212 p.

1977 *Trayectoria marítima del Ecuador: 1830-1859*. Quito, Comandancia General de Marina, 21 p. (Col. Historia Marítima del Ecuador 6).

HURTADO (O.),

1977 *El poder político en el Ecuador*, Quito, Ed. de la Universidad Católica, 312 p.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS,

1975 *Ecuador: pasado y presente*, Quito, Ed. Universitaria, 273 p.

JARAMILLO ALVARADO (P.),

1954 *El indio ecuatoriano. Contribución al estudio de la sociología indoamericana*, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 4ta. edition, 526 p.

KOLBERG (J.),

1977 *Hacia el Ecuador. Relatos de viaje (1876)*. Quito, Pub. de la Universidad Católica, 209 p.

LE TOUR DU MONDE,

1981 *Grabados sobre el Ecuador en el siglo XIX*. Quito, Banco Central del Ecuador, Col. Imágenes, Vol. 2, 150 p.

ORELLANA (J.G.),

1922 *Guía comercial geográfica*. Guayaquil: Soc. Filantrópica del Guayas, et 1928, 273 p. et 240 p.

ORTIZ CRESPO (G.),

1981 *La incorporación del Ecuador al mercado mundial: la coyuntura socio-económica 1875-1895*. Quito, Banco Central del Ecuador, Col. Isidro Ayora, Vol. IV. 343 p.

PAVIOLO (I.),

1927/

1928 "Apuntes numéricos sobre la actividad agropecuaria y forestal de la República del Ecuador". *Revista de la Sociedad Nacional de Agricultura*, Quito, Año IX, Nos. 60 a 66 y Año X, No. 69-70.

PAZ Y MIÑO (L.),

1922 *Monografía ilustrada de la provincia de Pichincha*, Quito, Salesianos, 20 p.

SAINT GEOURS (Y.),

1980 *Quelques aspects de la vie économique d'Equateur de 1830 a 1930*. Bulletin de l'IFEA, vol. IX (3-4), pp. 69-84.

WOLF (T.),

1975 *Geografía y geología del Ecuador (1892)*, Reedición, Quito, Ed. C.C.E., 797 p.