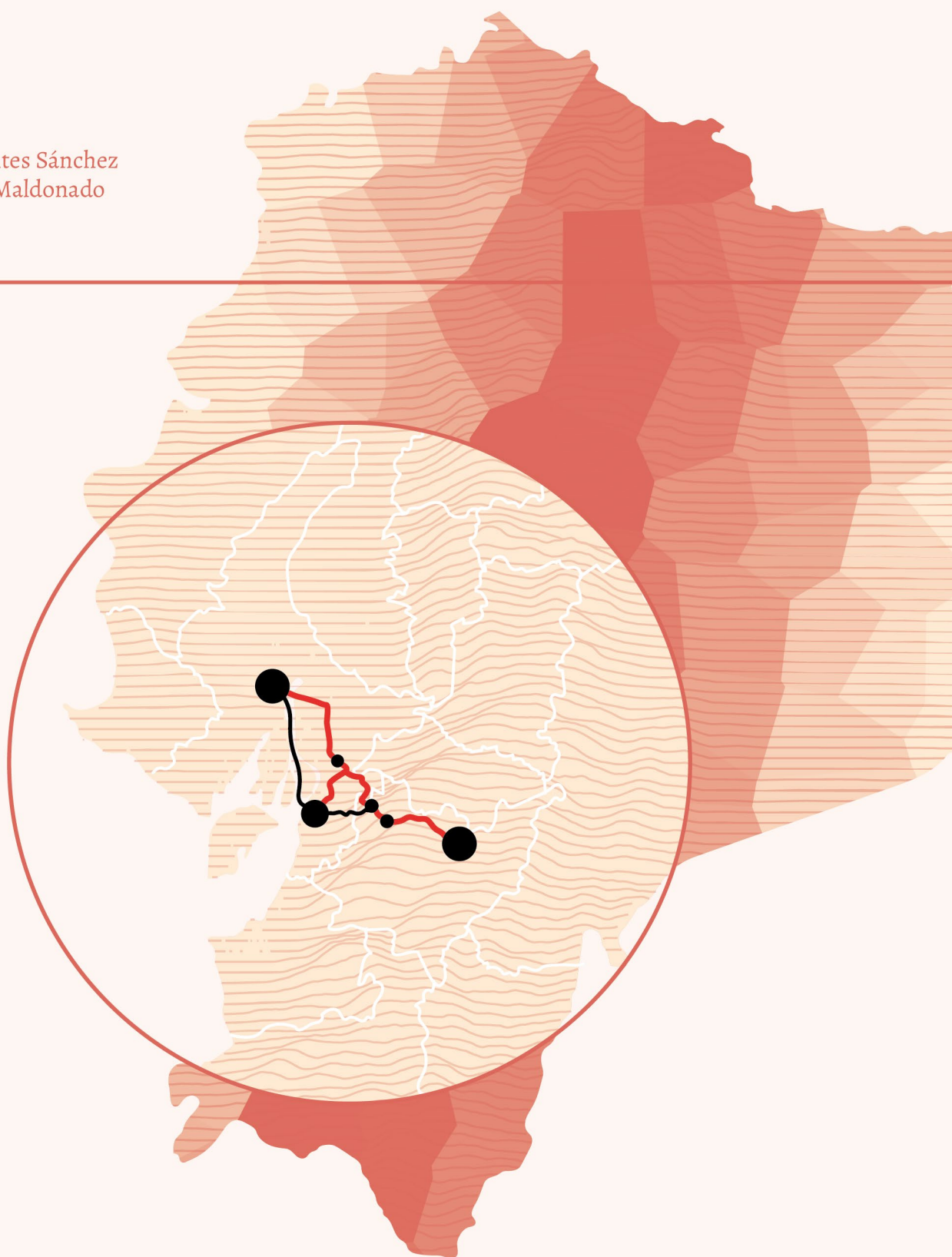
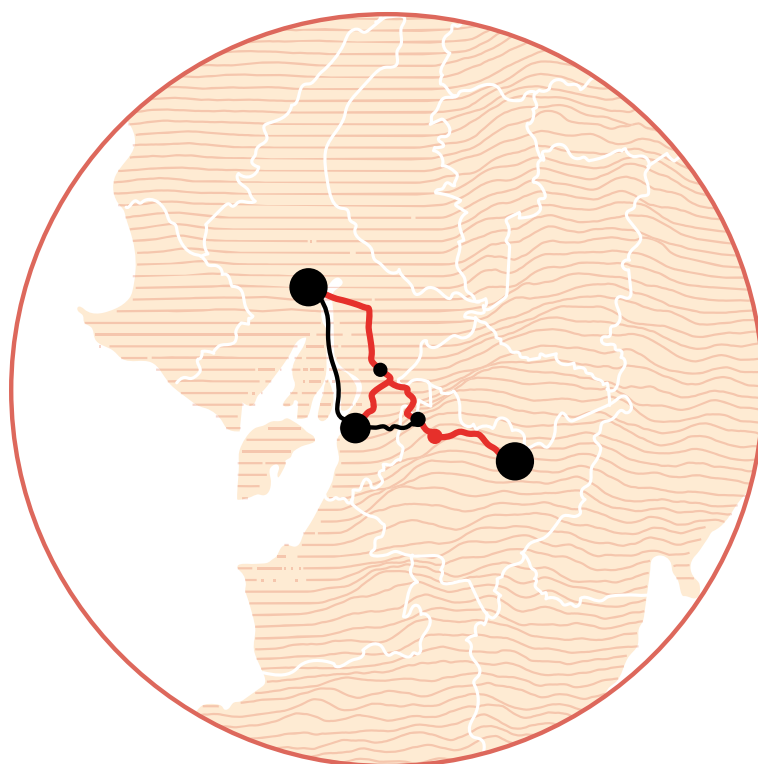


UNA RUTA DE ENCRUCIJADAS GUAYAS - AZUAY

Macarena Montes Sánchez
Tamar Durán Maldonado
Compiladoras



Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay



Macarena Montes Sánchez
Tamar Durán Maldonado
Compiladoras

Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay

©Universidad de Cuenca

Derecho de Autor: CUE-004858
ISBN: 978-9978-14-512-8

María Augusta Hermida Palacios
Rectora de la Universidad de Cuenca

Fernando Ortíz Vizúete
Decano de la Facultad de Filosofía,
Letras y Ciencias de la Educación

Macarena Montes Sánchez
Directora de la Carrera en Pedagogía
de la Historia y las Ciencias Sociales

GAD Provincial del Guayas

Susana González Rosado
Prefecta del Guayas

Viviana Puyol Moscoso
Directora Provincial de Equidad,
Educación, Cultura y Oportunidades

María José Jurado Mantilla
Subdirectora de Educación y Cultura

Autores (por orden de aparición)

Macarena Montes Sánchez, Tamar Durán Maldonado, Ángel Emilio Hidalgo, Tania Macera Torres, Miguel Novillo Verdugo, Nancy Pinos Arévalo, Jaime Bueno Calle, Erika Procel Guallpa, Mery Matute Lucero, Christopher Granda Morales, Mayra Yanza Loja, Andrés Patiño Enriquez, Lastenia Ojeda Fernández, Diana Argüello Rivera.

Centro Editorial UCuenca Press

Director Centro Editorial: Daniel López Zamora • **Editora:** Ángeles Martínez Donoso •
Administrador de Imprenta: Mario Rodríguez Manzano • **Diseño:** Jossue Cárdenas Santos

Ciudadela Universitaria
Doce de Abril y Agustín Cueva
(+ 593 7) 405 1000
Casilla postal 01.01.168
editorial.ucuenca.edu.ec

Primera edición
Tiraje: 1000 ejemplares

Arbitrada por pares externos mediante el método doble ciego
Para la composición tipográfica de este manuscrito se usó *Alegreya*

Impreso en Cuenca - Ecuador
Abril de 2023

Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay nace del convenio específico de cooperación interinstitucional entre la Prefectura del Guayas y la Universidad de Cuenca "Proyecto Académico de investigación Ruta Histórica Guayas Azuay".

Agradecimientos a Wilson Leonardo Cabrera Carpio, Manuel Eduardo Narváez Palomino y Roberto Valdez por su acompañamiento e imágenes proporcionadas para esta publicación.

Índice

Presentación	5
Susana González Rosado	
Preámbulo	7
María Augusta Hermida Palacios	
Introducción	9
Macarena Montes Sánchez, Tamar Durán Maldonado	
Línea de tiempo	12
<i>Guayas y Azuay: un vínculo de larga data</i>	17
Ángel Emilio Hidalgo Ortiz	
<i>Rutas, vialidad y desafíos, una mirada histórica desde Azuay (1850-1950)</i>	31
Macarena Montes Sánchez, Jaime Bueno Calle, Erika Procel Guallpa	
<i>De la sierra al litoral. Mirada arqueológica de los caminos antiguos y la movilidad</i>	57
Miguel Novillo Verdugo, Christopher Granda Morales, Mayra Yanza Loja	
<i>La ruta antigua: memoria social en el camino de la Fiesta de la Santa Cruz</i>	75
Tania Macera Torres	
<i>Entre el mar y la sierra. Paisaje y usos del suelo en la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal</i>	89
Tamar Durán Maldonado, Mery Matute Lucero, Nancy Pinos Arévalo	
<i>Incidencia de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal en la configuración urbana de asentamientos informales entre Guayas y Azuay: caso de Puerto Inca</i>	103
Nancy Pinos Arévalo, Andrés Patiño Enríquez, Tamar Durán Maldonado	
<i>Rutas turísticas y gastronómicas</i>	117
Lastenia Ojeda Fernández, Diana Argüello Rivera	
<i>Fotoreportaje: Naranjal, tierra del cacao</i>	129
Tania Macera Torres	

CAPÍTULO II

Rutas, vialidad y desafíos, una mirada histórica desde Azuay (1850 - 1930)

Macarena Montes Sánchez; Jaime Bueno Calle; Erika Procel Guallpa
Universidad de Cuenca

Si a mis padres o a mis abuelos alguien les hubiera dicho que en el futuro sería posible anochecer en Nueva York y desayunar al día siguiente en Paccha, por ejemplo, o en Nulti, o en Chiquintad, sencillamente no lo hubieran creído. Es que, poquito tiempo antes, ellos para ir a Guayaquil tenían que tomar el camino de Molleturo, atravesar el Cajas a lomo de mula; pernoctar en algún tambo, y embarcarse, por último, en una frágil lancha, en Naranjal, para atravesar el Golfo, y llegar al “Puerto Principal” luego de por lo menos dos días de viaje, y peripecias sin cuento, con la sensación de que «Santa Ana de los Ríos de Cuenca» había quedado al otro lado del mundo.

Los ñaupá tiempos, Jorge Maldonado Aguilar (1998)

Famosas son algunas rutas comerciales, terrestres y marítimas, que han dado lugar a importantes acontecimientos históricos y puesto en relieve la diversidad de culturas, recursos, manufacturas y religiosidades. Transcontinentales, transnacionales e interprovinciales muchos de estos caminos se convirtieron en vías comerciales y administrativas con el fin de controlar la entrada y salida de los productos y tributos que se transportaban o por ser lugares de peregrinación y espiritualidad. Ya sea con un afán material o espiritual los motivos para establecer un camino de un sitio a otro, la apertura de una franja de terreno depende de un objetivo establecido.

Cada ruta presenta distintos niveles de complejidad, que puede darse tanto por los accidentes geográficos como por la longitud, estrechez o amplitud del camino. La difícil travesía variaba y varía en dependencia con el clima o las corrientes marítimas y fluviales.

Algunas rutas buscaban la conexión con las capitales administrativas de los imperios o las naciones, otras exploraban la salida a la costa para la exportación o importación de mercancías o la migración de personas.

La ruta que nos ocupa en este estudio puede considerarse una ruta más modesta, pero que atraviesa la complejidad de la cordillera de los Andes, hasta el día de hoy, sigue causando problemas en la vialidad cotidiana, nos referimos a la ruta Cuenca - Guayaquil, que conecta la Sierra del austro ecuatoriano con la Costa, donde se ubica el puerto marítimo más importante del país. Es innegable que las actuales provincias de Guayas y Azuay comparten trayectorias históricas, paralelas e interconectadas, en los distintos periodos antes y después de construir el estado nación. El camino histórico en la ruta Cuenca- Molleturo- Naranjal- Guayaquil es el de un tiempo zigzagueante, con distintos ritmos y velocidades y que responde a distintas estructuras

sociales desde el estado a los gobiernos locales y desde los distintos actores: políticos, jornaleros, hacendados, desertores, comerciantes, viajeros, arrieros y guanderos.

Para realizar este estudio se partió desde la cotidianidad con énfasis en la búsqueda de fuentes primarias inéditas, desde la rutina del archivo, desde la historia social, desde la *historia desde abajo*¹.

Antecedentes históricos

La ruta Cuenca que atraviesa por vía terrestre Molleturo y Naranjal para llegar por vía fluvial a Guayaquil es la de un camino durable en el tiempo. Utilizada desde la época prehispánica por los pueblos que habitan las costas del Golfo de Guayaquil para comercializar diversos productos, a través del transporte en balsas y luego a pie, se movilizaban hacia la cordillera andina como lo muestra la evidencia etnohistórica en torno a los habitantes de la Isla Puná:

Otra posible ruta utilizada por los habitantes de la Puná partía del puerto del Tucú² hacia el delta del río Naranjal [...]. Desde allí seguían el curso del río en su parte navegable otros 8 km, hasta arribar al paso *Guaynacaba*, en la región de los chonos. El puerto fluvial de este sitio fue reutilizado en la Colonia como *Reales Bodegas del Naranjal*, actual puerto Naranjal, desde donde continuaba por el *Qhapaq Nan* hacia Tomebamba actual Cuenca. Desde el paso *Guaynacaba* también accedían a la región de los chumbos y a Inga-pirca, bordeando el río Cañar o Suya³.

En este sentido se comprende que a través de los contactos con la costa ya desde el periodo Formativo, que implicaba el intercambio de productos como la concha *spondylus*, se implementaron caminos que

fueron reutilizados en el incario y en el periodo colonial. Con el trazado regular de ciudades como Cuenca y sus modos de asentamiento, se marcan los límites de la ciudad, las vías principales y las salidas en relación al comercio y las actividades productivas, en la *Relación General de las Poblaciones Españolas del Perú*, realizada por el Oidor de la Audiencia de Quito, Salazar de Villasante, probablemente en 1569, se indica que la ciudad de Cuenca:

Es tierra de mucho trigo y maíz; desde allí llevan mucho bizcocho y harinas a la ciudad de Guayaquil; y no vienen de Guayaquil por este camino de Riobamba, sino por otro que atajan más de treinta leguas y van a dar a un puerto de la mar fronterero de la isla de la Pugna, que llaman el puerto de Bola, y desde allí van en balsas, que siempre tienen allí indios, hasta Guayaquil. Este camino hice abrir siendo allí gobernador, que no se solía ir por él a Guayaquil, sino venían por el asiento de Riobamba e iban al embarcadero el río abajo, que rodeaban más de treinta leguas y mal camino. Y este camino quedó tan abierto y tan llano, que van recuas al puerto de Bola cargadas de bizcochos y harina⁴.

En virtud de lo planteado, se demuestra un abastecimiento y especialización de ciertos productos hacia el litoral. Con el establecimiento de la Real Audiencia, se aplicaron medidas fiscales que se materializaron en forma de impuestos, como los tributos y la alcabala, a lo largo de los circuitos comerciales se asentaron aduanas como las Reales Bodegas de Naranjal, almacenes bajo control colonial, a las que se hacen referencia, posiblemente se situaban en la actuales poblaciones de Santa Rosa de Flandes⁵, Puerto Baquerizo o en el puerto de Bola, los embarcaderos más entrados hacia la cordillera hasta dónde el río Naranjal o Suya era navegable, dependiendo de la época de lluvia. Francisco de Requena (1743 - 1824), ingeniero y militar español,

1 Término acuñado por E.P. Thompson en "History from Below", *The Times Literary Supplement*, 7 de abril 1966: 279-280.

2 Se refiere al actual puerto Roma, conocido en la Colonia como puerto Buí, en el pueblo de Puná Nueva.

3 Julio César Delgado Ayora, "La isla Puná o Santiago en el período de Integración: 1400-1531" en *Estudios multidisciplinarios en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador*, ed. por SENESCYT-INPC, 199-208. (Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2014), 205.

4 Marcos Jiménez de la Espada, *Relaciones geográficas de Indias. Perú. Biblioteca de Autores Españoles*, t.183 (Madrid: Ediciones Atlas. 1881-1897/1965), 310-409.

5 Actual parroquia rural del cantón Naranjal en la provincia del Guayas.

también se refirió al partido de Naranjal⁶, indicando que la Aduana Real se encontraba a una legua del pueblo de San José de Naranjal, en dirección sureste y en la que pagaban un real por cada tercio para poder embarcar o conducirlos a las poblaciones serranas. El comercio que se desarrolló durante el siglo XVIII lo describe muy detalladamente el primer Marqués de Selva Alegre, Juan Pío Montúfar y Frasso, presidente de la Audiencia de Quito (1753-1761) en *Descripción de la jurisdicción a Joseph de Solís Folch de Cardona, Capitán General del Nuevo Reino de Granada*. La labranza en las haciendas azuayas, donde se cosechan granos y sembríos de caña, harinas y azúcar, junto con los tejidos de algodón y lanas eran comercializados hacia la costa:

Naranjal produce muchas maderas de roble, figueras, y otras muy gruesas⁷ hasta en número de 50000 piezas al año, de las que se forman canoas para el comercio del Río, están allí las Reales Bodegas que nombran de Bola, cuya subastación se hace en la ciudad de Guayaquil, las mas veces en 300 pesos de los que se destina la mitad a S.M. es igual parte a los propios y rentas de aquella ciudad. El comercio del Naranjal es con la ciudad de Cuenca, y su jurisdicción, á donde anualmente se remiten, de aquellas Bodegas mas de 10000 fanegas de sal, bayetas y lienzos que se consumen en la ciudad de Guayaquil [...] embarcaciones y casas y se hacen cargaciones para los navíos que se dirigen a los puertos del Callao y Trujillo [...] Del Naranjal a la ciudad de Cuenca es viaje que se hace en cinco días⁸.

En el marco de las Reformas Borbónicas, se crea en 1777, la Gobernación de Cuenca, su primer gobernador, el funcionario español Josef Antonio de Vallejo, frente a la necesidad

de implementar políticas, solicita a los diversos estamentos un diagnóstico de la región, para aplicar medidas con el fin de activar la economía. La respuesta del Cabildo Eclesiástico no se hace esperar, en la misiva se insiste en la necesidad de encontrar una nueva salida a la costa lo que permitiría la navegación para el istmo de Panamá y puerto de Cartagena, en menos de treinta días, especialmente en el tiempo de vendavales, y para Lima, “pero los caminos desde esta ciudad, hasta dicho puerto de Guayaquil, están despoblados y casi desiertos, llenos de incomodidades y peligros, especialmente en la bajada de la montaña, y sitio conocido por Chalapud, sin que se cuide de componerlos⁹”. Por ello la necesidad de buscar desvíos, o aperturar otros mejores o más breves. Esta necesidad imperiosa de buscar una vía al Pacífico impulsa, que quince años más tarde, el presidente de la Audiencia, disponga al gobernador Juan López Tormaleo (1756-1818), la adecuación del camino a Naranjal, “orden que el gobernante transmite a los tenientes de los pueblos inmediatos al camino para que realicen las reparaciones necesarias y establezcan tambos con objeto de que se pueda transitar por él con alguna comodidad¹⁰”.

Asimismo, en 1792, Ignacio Torres presenta una alternativa de un nuevo camino a Guayaquil con dirección a Balao. En el croquis se precisa el tramo: Cuenca, Baños, Soldados, Cancan, Pucafronte- Ñag, Naranjas, Chaucha, Garate, Vivar, Balao, llegando al sur de Naranjal. Para argumentar la factibilidad del camino, de 22 leguas y medias, comerciantes de carrera a Guayaquil dan su testimonio¹¹. Este proyecto no se ejecuta por falta de fondos.

6 Carlos Ruales y Xavier Cornejo, *La expedición de Humboldt y Bonpland en la antigua provincia de Guayaquil en Ecuador*. (Quito: Abya-Yala, 2020), 55.

7 Como los guayacanes y los cañafistolos.

8 Juan Pío Montúfar y Frasso, Marqués de Selva Alegre, Presidente de la Real Audiencia, a Joseph de Solís Folch de Cardona, Capitán General del Nuevo Reino de Granada “Razón que cerca del Estado y Gobernación Política y Militar de las Provincias, Ciudades, Villas y Lugares que contiene la Jurisdicción de la Real Audiencia de Quito”. Quito, agosto de 1754. Archivo Nacional de Historia, sección Azuay (ANH/C), fondo Particular/ Sección Alberto Muñoz Vernaza, libro 6, ff 11-53.

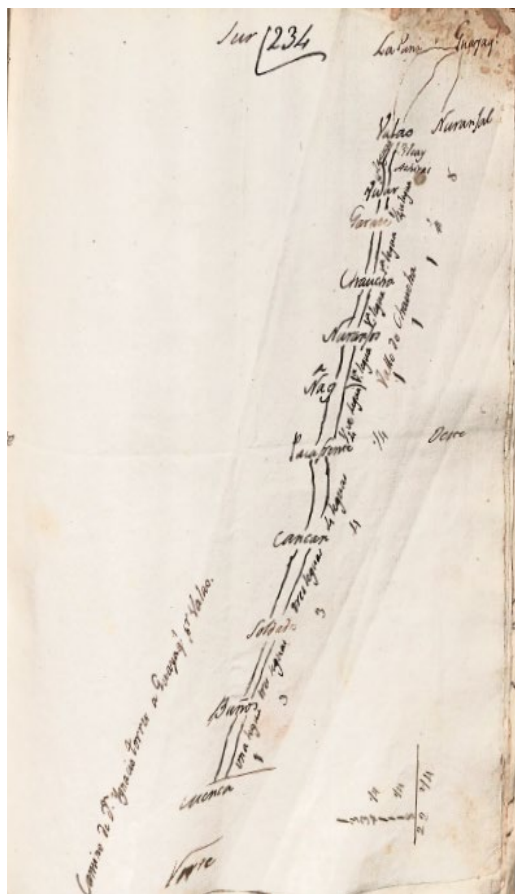
9 Juan Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región. 1822-1895 De la Gran Colombia al Progresismo*, 1° ed. t. V. (Cuenca: Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay, I. Municipalidad de Cuenca, 2016), 183.

10 Pedro Gómez Acosta al Teniente Político “Descripción del camino a Guayaquil y que contiene un pequeño croquis de los diversos tambos en su camino”, Quito, 1 de julio de 1792, ANH/C, fondo oficial, sección gobierno administración, libro 10, ff. 235-236.

11 Diseño del camino a Guayaquil por Balao, Croquis N°2, Quito, 1 de julio de 1792, ANH/C, fondo oficial Sección Gob. Adm., libro 10, f. 234.

Figura 1. Diseño del camino a Guayaquil por Balao que contiene a los diversos tambos, 1792.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. libro.10, f.234.6.



Para comprender mejor el estado de este camino, resulta interesante la narración, unos años después, que hiciera el Provisor y Vicario general del Obispado al momento de la Revolución Quiteña (1809-1812), Manuel José Caicedo, que en el viaje que realiza desde Guayaquil a Cuenca para verificar el estado de los prisioneros que el gobernador Melchor de Aymerich envía a Guayaquil por insurgencia describe: “Tiré por el Naranjal a Cuenca, a donde llegué fatigado del más penoso viaje que he hecho en mi vida por la falta de auxilios que padecí en el camino”¹².

Con el período independentista se intensifica las comunicaciones con el litoral y esto implica la solicitud a los alcaldes de la provincia de Cuenca para obtener reclutas por la apertura del camino, algunos de estos alcaldes acaban en calidad de presos por no conseguir el número mínimo de hombres para el flete de mulas y el retiro de la carga del Naranjal que pertenecían al Estado¹³. El envío de peones indígenas y blancos¹⁴ para la apertura del camino a Naranjal es reiterativo desde 1822 hasta 1830, pero en 1825 se intensifica por las amenazas de multas desde la intendencia del Azuay, los alcaldes desde las distintos cantones como Cañaribamba, San Fernando, Nabón, Girón, Oña, por no asumir el proceso sancionador, envían la mano de obra y las mulas. Este accionar de alistar personal no era fácil de ejecutar por parte de los jefes políticos, para muestra un botón, desde Girón, por ejemplo, son enviados 25 indígenas, pero en lo posterior esta parroquia solicitará la excepción por lo complicado del reclutamiento¹⁵. En Gualaceo¹⁶, los sucesos se tornan más violentos, el envío de 80 indígenas provoca una fuga en la que los reclutas ocasionan tumultos, lo mismo ocurre en el cantón Oña.

Se plantea entonces, con la intención de impulsar el comercio, se emitan una serie de legislaciones, por ejemplo, la Ley del 13 de marzo de 1826, exime de pagar el diezmo eclesiástico para las nuevas plantaciones de café, quinua y algodón. También se regulan los derechos de importación y exportación en los diversos puertos habilitados en la República para facilitar el fomento del comercio interior y exterior¹⁷. Y desde el ya designado departamento del Azuay, se expide un decreto concediendo exenciones a los individuos que establecieran posadas o mesones

12 Carlos R. Tobar, ed. *Viaje imaginario por las provincias limítrofes de Quito*. (Quito: Imprenta de la Universidad, 1891)

13 Comandancia del cantón al gobernador de la provincia, Girón, 13 de junio de 1822, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 15.065, f. 5.

14 Desde la parroquia de Oña se informa al señor Intendente que no se han podido conseguir los diez peones que se solicitaban para el camino a Naranjal pero sí seis, tres indios y tres blancos, sus nombres Juan Orellana, Rafael Armijos, Raymundo Ramón, quienes son personas que no han querido prestar sus servicios en esta parroquia. Oña, 9 de octubre de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 32065, f. 1.

15 Desde Girón son enviados 40 indígenas. Juzgado político de Girón al Intendente del Azuay. Girón, 3 de octubre de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 32063, f. 1.

16 Oficio indicando que se procederá a capturar a las personas que estaban en la asonada o tumulto. M. Davila al intendente Ignacio Torres. Gualaceo, 5 de junio de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 31336, f. 1.

17 Otras de las leyes son las que organizan la Hacienda pública o la de la nacionalización de los buques.

en los caminos públicos¹⁸. En 1828, como indica en la documentación recopilada por el historiador Michael T. Hamerly, la Sociedad Económica de Amigos del País de Guayaquil¹⁹ siendo tesorero Vicente Ramón Roca, realiza un levantamiento topográfico del camino de Guayaquil a Cuenca por Naranjal por la tembladera de Yaguachi, cerro de Bodón, Suya Grande y Patul.

Con el nacimiento de la nueva República, un 7 de noviembre de 1846, se expide el Reglamento Interior de la Junta Directiva del camino de la ciudad de Cuenca al Litoral del Guayas, compuesta por Bernardo Muñoz, Fernando Coronel y Manuel Escudero, creada con el objetivo de rectificar, reparar y conservar el camino, sus puentes y sus tambos²⁰. Por tanto, en relación a las ideas anteriores, no coincidimos con la afirmación de Silvia Palomeque en la que argumenta que en 1849 comienza a repararse “seriamente” el camino del Naranjal pues todos los esfuerzos anteriores manifiestan que sí existió una intencionalidad formal antes de la iniciarse la segunda mitad del siglo XIX.

Ingeniería civil, 1850 - 1930

Con la llegada del gobierno liberal de José María Urbina (1851 - 1856) y debido a la demanda internacional, se intensifica el comercio del caucho y de la cascarilla. También conocida como quina, quinina o cinchona, esta planta silvestre medicinal que se reproducía en los bosques de Loja y Azuay, provocó para la región un periodo de bonanza. Es de esperar, por tanto, que esta actividad productiva basada en un sistema

exportador necesitó una salida a la costa, al puerto principal. En 1854, un *Expediente e informe del avance de construcción del camino a Naranjal*²¹ dirigido al Gobernador de la provincia por José Valdivieso y Chica, detalla, a través de un plano²², el camino aperturado se ubica desde Yerbabuena a Zhagal, descendiendo por la cordillera por Huabiducal, Huarumal, Tangal, Copal, Palmar, Victoria, Playas, San José y Naranjal. En este mismo documento, se especifican las leguas totales desde Yerbabuena hasta el entable San José (de Guarumales) sumando cuatro leguas (6000 vara por legua colombiana), 19 cuadras (120 varas por cuadra), y 33 varas. El tramo de Copal a la Victoria aparece en línea roja, el teniente político Camilo Jauregui indica al recién nombrado director del camino a Naranjal, José Sánchez, continuar con la línea recta donde podría iniciar el destronque y terraplén.

En esta constante comunicación con el Jefe Político del Cantón Cuenca en el que se informaba cómo se desarrollaba la apertura del camino, también se muestran los gastos quincenales. El director del camino, el señor José Sánchez explica la necesidad de continuar con este trayecto “sin los riesgos de Chalapud, los repetidos pasos del río Chacayacu y todo aquel fragosísimo camino”²³. La meta era convertir el camino de herradura en carretero y reducir la distancia desde Naranjal hasta Yerbabuena en cuatro o cinco horas.

A inicios de la segunda mitad del siglo XIX, concretamente en 1852, daría inicio a una gran actividad mercantil la “Casa Ordoñez” dedicada a la exportación de la cascarilla, desde diversas haciendas como la de “La Amaluza”. La corteza de estos árboles silvestres era enviada a Inglaterra para la

18 Juzgado político de Girón al Intendente del Azuay. Oficios indicando la recepción de la Ley que concede excepciones a los individuos que establezcan posadas o mesones en los caminos públicos. Girón, 2 de noviembre de 1825, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 31437, f. 1.

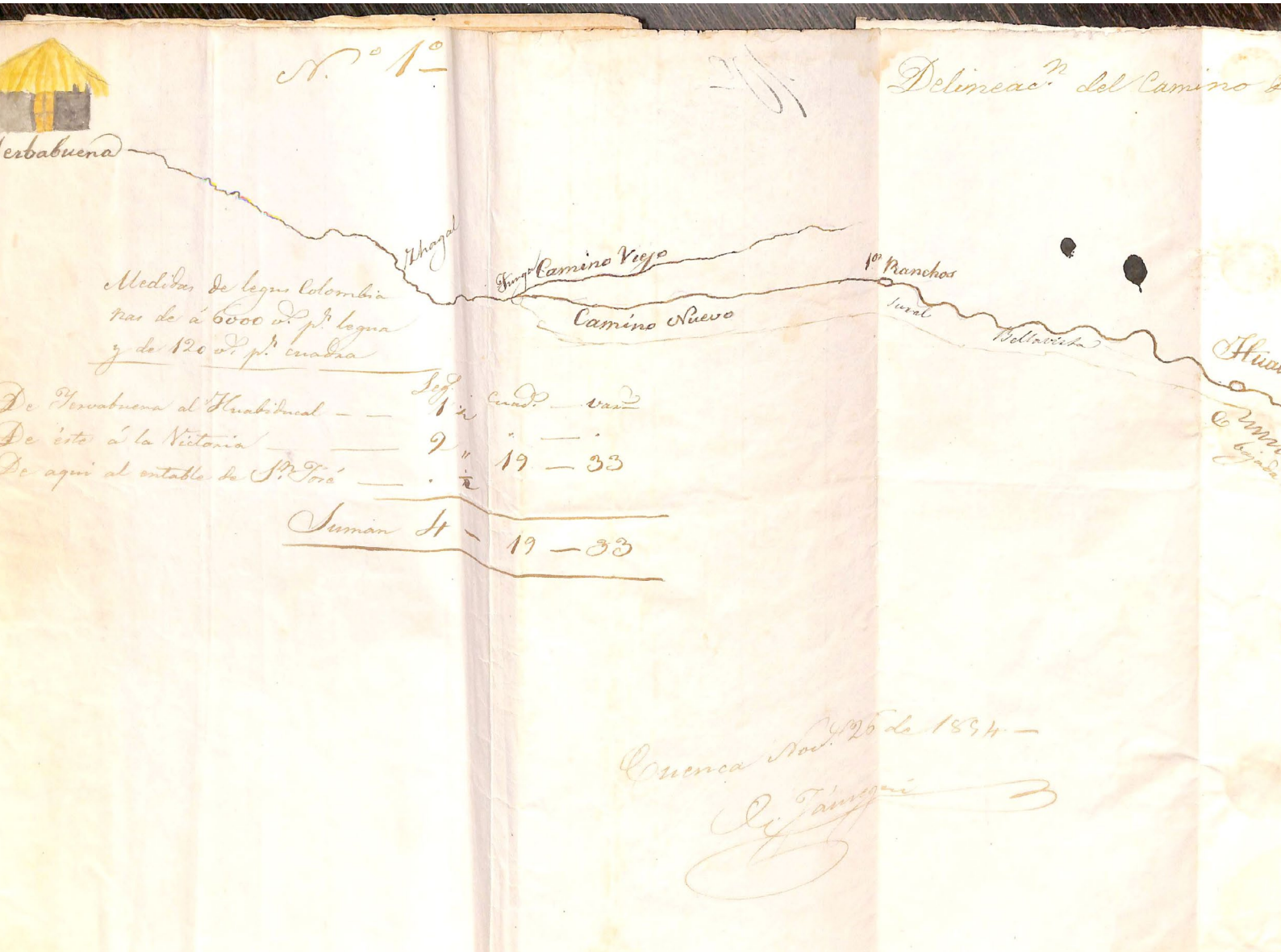
19 Michael T. Hamerly, *Acotaciones a Documentos inéditos sobre e impresos raros de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Guayaquil*, (Guayaquil: Casa de la Cultura, 1971). Estas sociedades de amigos del país creadas durante el mandato de Carlos III, buscaban generar el progreso científico y técnico durante la Ilustración, la de Guayaquil se fundó en 1825.

20 Reglamento Interior de la Junta Directiva del camino de la Ciudad de Cuenca al Litoral del Guayas, Cuenca, 7 de noviembre de 1846, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 45324, f.5.

21 José Valdivieso y Chica sobre la dirección del camino a Naranjal al Gobernador de la Provincia, Cuenca, 24 de julio de 1854, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 1139, ff. 1-79.

22 Comisión de camino a Naranjal, “Croquis Yerba Buena a Naranjal,” ANH/C, 1854. Consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/6351>

23 José Valdivieso y Chica sobre la dirección del camino a Naranjal al Gobernador de la Provincia, Cuenca, 24 de julio de 1854, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 1139, f. 76.

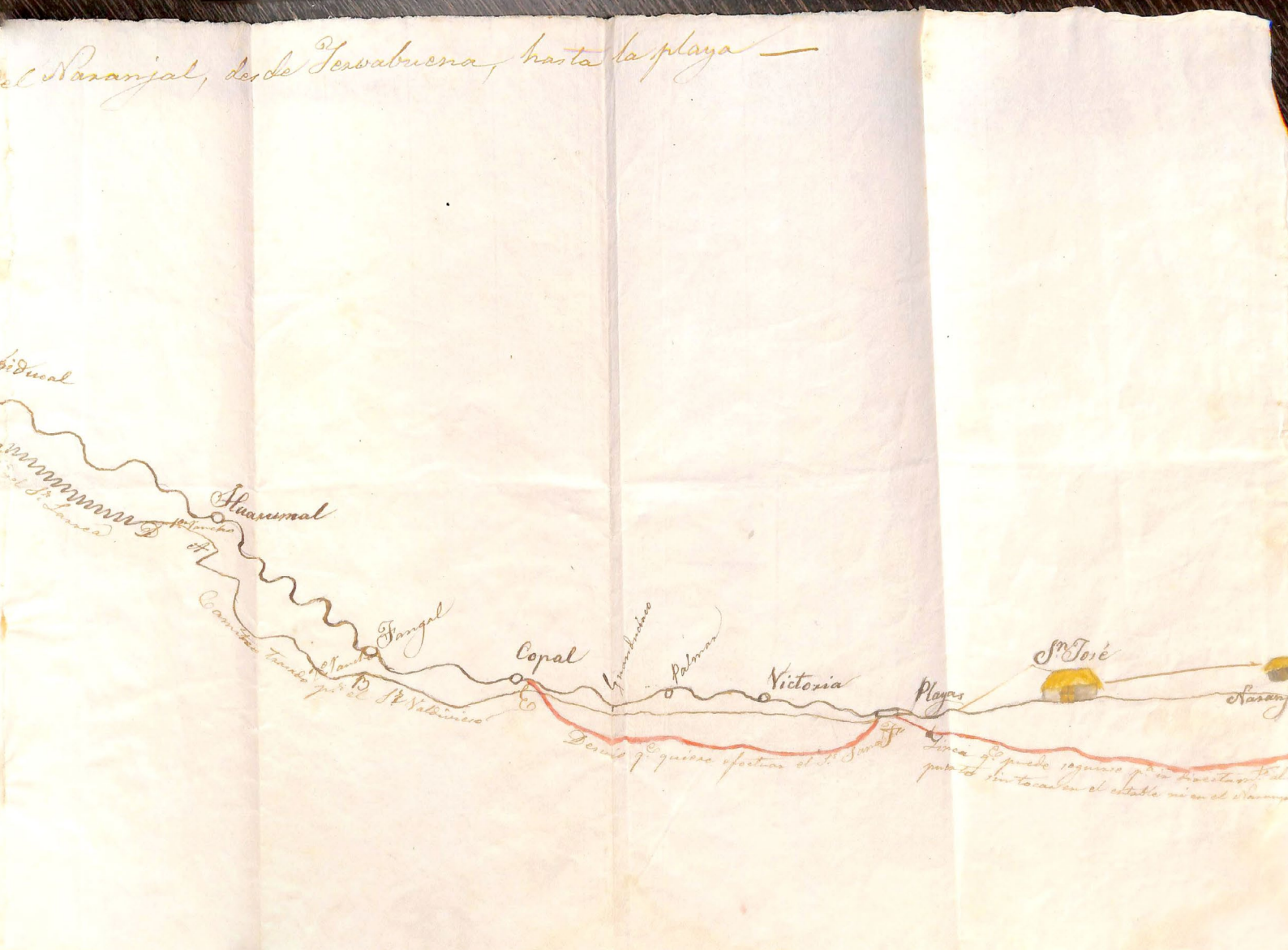


extracción de la quinina, iniciando así una logística en torno al mercado de exportación desde los terrenos de los hermanos José Miguel, Carlos y Salvador Ordoñez Lasso.

Los volúmenes de exportaciones iban creciendo con el pasar de los años y por lo tanto también la necesidad de un servicio de infraestructura que apoyara el comercio, además, la familia Ordoñez ya dispone de una hacienda agrícola Pechichal en Naranjal donde producen café, cacao y arroz. Después

de la ocupación de estos territorios por el gobierno de Franco Herrera (1859-1860) donde incluso se quemó la casa de hacienda, los hermanos Ordoñez, realizan proposiciones²⁴ a la Municipalidad para practicar un camino de herradura de cuatro varas de ancho, abriendo zanjas para el agua a su paso, estableciendo familias y colonos a su paso, con casas posadas para los pasajeros, el camino se entregaría al servicio público en seis años, después de concluida la obra, por el término

24 Proposiciones presentadas al I.C. Municipalidad, por la Casa Ordoñez Hermanos, para verificar el camino de Naranjal, siguiendo la línea denominada Sánchez; tomando desde el punto que designe la Municipalidad hasta el Entable. Cuenca, 1864, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 68091.



de quince años, obtendrían el derecho de peaje para los empresarios. La única opción que podría transformarse en carretera era la “línea Sánchez”, mejor que la de la trocha, “evitando el Chalapud, los pantanos de Baba, de Pungacai, y lo que es más, los pasos de Chacayacu” (p.2). Los intereses de los terratenientes eran los intereses del municipio: “cualquier línea que se siga, cualquier camino que se practique, ha de estar precisamente en las propiedades de la casa empresaria, como lo estaría el de la trocha y como se halla el actual, que ambos pasan por el Entable”.

Figura 2. Mapa del camino desde Yerbabuena a Naranjal, 1854.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. c.1139.

Tabla 1. Gastos en las Proposiciones presentadas al I.C. Municipal por la casa Ordoñez Hermanos para verificar el camino a Naranjal, siguiendo la línea denominada de Sánchez, tomándola desde el punto que designe la municipalidad hasta El Entable, 1864.

Fuente: Archivo Nacional de Historia, sección Azuay, Cuenca, carpeta 68091.

El cálculo se hace para una sola legua, para que de allí se deduzca el de toda la extensión de la vía	
Por el valor de seis casas, que habrá en cada legua de camino, para las familias de colonos que la casa empresaria establecerá en dicha línea, a 50 pesos cada una	300
Renta mensual de cada familia cuatro pesos, en los diez años la empresa tiene que costear	2,880
El valor de la casa posada y las bodegas capaces y seguras que se construirán en el punto conveniente	220
Renta de un posadero responsable, a cinco pesos por mes, en los diez años	600
Pago municipalidad:	
Suma de los gastos de la empresa de cada legua	3,453.33
Deducida esta suma de los quince mil pesos por legua de camino de seis mil varas de cada extensión, que exige la casa empresaria, quedan para la obra	11,546,33
Total:	15,000
Esta cantidad de once mil quinientos cuarenta y seis pesos sesenta y siete centavos, costea cada vara de camino a razón de un peso noventa y dos centavos, precio de extremo pequeño y que rebaja mucho más, si se incluye el costo de los desmontes que se ejecutarán a entre ambos lados del camino	

Estas negociaciones con la municipalidad implican una tabla de gastos medida por cada legua de camino de seis mil varas de extensión, pagando la municipalidad quince mil pesos. Pero las obras con respecto al camino revisten una competencia estatal cuando el gobierno de García Moreno realiza la contratación de ingenieros extranjeros para la construcción de carreteras interprovinciales. En 1861 se contrata al ingeniero francés Sebastián Wisse, que falleció unos pocos años después, para la construcción de la carretera de Quito al sur, o, la contratación de James L. Wilson para la construcción de la carretera Quito - Esmeraldas (1863). Seguramente, las gestiones y reclamos por parte de los gobernadores y comerciantes desde Cuenca no tardaron en llegar a la capital y la construcción del camino

se aprueba en 1867, en la presidencia de Jerónimo Carrión y bajo la dirección de otro ingeniero francés, Cristobal Thill²⁵. El Ministro del Interior y Relaciones Exteriores, Manuel Bustamante informa que:

En la provincia del Azuay se ha emprendido por cuenta del Gobierno en la apertura del camino del Naranjal, cuyos trabajos, dirigidos por el Ingeniero Señor Cristoval Thill, han progresado inmensamente en pocos meses; y es indudable que muy pronto estará abierta esa vía de riqueza para las provincias del Azuay y Guayas. S. E. el Jefe del Estado, deseando no hacer ilusoria una empresa de tan colosal importancia, y no contento con dictar providencias eficaces, tuvo á bien reglamentar por un decreto ejecutivo los trabajos de ese camino²⁶.

²⁵ Este ingeniero civil permanecerá en Ecuador hasta, al menos, 1894, dedicándose a varios proyectos como el del Ferrocarril del Sur entre Chimbo y Sibambe y en últimos años a la enseñanza de la Ingeniería en Cuenca. Instalación de la Facultad de Ciencias en la Corporación Universitaria del Azuay, 1890. Universidad del Azuay, *Revista Científica y Literaria de la Corporación Universitaria del Azuay*, 1890-04-30, <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/4393>.

²⁶ Ministerio del Interior y Relaciones Exteriores. Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores dirigido a las Cámaras Legislativas del Ecuador, (Quito, Ecuador : Imprenta Nacional, 1867), 29-30.

Esta obra es ratificada en la Convención Nacional del Ecuador en 7 de agosto de 1869 por el presidente García Moreno, en su segundo mandato por decreto de 12 de agosto "Relativo a la carretera de Cuenca", considerando que la carretera hasta el puerto de Naranjal "es de vital importancia para las provincias del Azuay y Guayas" con dos artículos, un primero que le da relativa facultad al Gobernador de Cuenca para construir la carretera hacia Naranjal y para el desapropio de los terrenos de los particulares que hayan ocupado parte del camino. El segundo artículo indica que el precio de los terrenos de los particulares será pagado por el Tesoro Nacional²⁷. Cabe indicar, que el gobernador del Azuay al que se le dicta facultades es el empresario Carlos Ordoñez Lasso que dará inicio a la dirección técnica del camino consultando al ingeniero Cristobal Thill sobre la estabilidad y comparación entre un camino de herradura y un camino carretero. En una carta, el ingeniero Cristobal Thill argumenta las ventajas del camino carretero indicando lo siguiente:

1. Que un caballo, yendo al paso de manera de franquear la distancia de Cuenca al Naranjal en tres días, trabajando 10 horas por día, puede arrastrar un peso de 20 quintales.
2. Que un caballo yendo al trote de manera en ir de Cuenca al Naranjal en 12 horas puede arrastrar un peso de 7 quintales. Necesariamente en este caso se debe mudar a los animales en el carro del tramito.
3. Que el camino carretero ofrece seguridad y comodidad al viajero en mismo tiempo que economía de tiempo, que a menudo es muy precioso para el comerciante y para el estado, y,
4. Que el camino carretero permite introducir en el país máquinas y otros objetos pesados propios a fomentar la agricultura y la industria, objetos que no pueden transportarse por un camino de herradura.²⁸

El 30 de marzo de 1869 da lugar a los inicios de los trabajos de la construcción del camino carretero de Cuenca a Naranjal por parte del ingeniero Cristobal Thill. De marzo a junio se había avanzado en el empedrado 6330 metros, y se habían construido siete acueductos que permitían avanzar hasta Sayausí. Pero para completar el recorrido aún faltaban cinco puentes en los que se necesitaban 19000 ladrillos y 470 fanegas de cal, en cuanto al recurso humano se requerían albañiles y personas, al menos trescientos jornales que trabajaran en el empedrado. Para iniciar los trabajos también se necesitaban materiales, al menos 300 barretas, 400 lampones y de 40 a 60 carretillas.

La dureza del trabajo y las malas condiciones laborales eran una constante, el fiel cumplimiento de las tareas de los peones y albañiles estaría bajo el control de los funcionarios estatales que registraban la asistencia y comunicaban a través del director técnico de la obra, al jefe político sobre los desertores, los presos y los robos de herramientas dándose estas situaciones de forma reiterativa. Muchos de estos presos eran indios conciertos que habían escapado de la hacienda. Por cada día de trabajo perdido, el concierto que se había fugado, sin permiso de su patrón, tenía pena de cárcel librándose de la sanción, una vez pagada la fianza. También eran sancionados si se fugaban de la obra pública. Muchos de los jornaleros procedían de Taday, Biblián, Santa Rosa, Llacao, Guachapala, San Roque, Paute, El Valle, Deleg.

Para el año de 1877, tras ocho años de trabajo, solo se había avanzado una cuarta parte de la obra el Gobernador de la Provincia del Azuay, Mariano Moreno indica que:

El trayecto de la carretera al Naranjal había sufrido derrumbamientos, obstrucción de cunetas y daños en el empedrado; pero se han reparado activamente estos deterioros, y se han limpiado todos los estorbos y facilitado el curso de las aguas. Esta obra que está trabajada hasta la cuarta parte de su extensión, ha ocasionado ingentes gastos y sacrificios a la Provincia; y, si aún no es

27 Leyes, decretos y resoluciones de la Convención Nacional y decretos del Poder Ejecutivo en 1869, (Quito: Imprenta Nacional, 1870), 70-71

28 Carta dirigida al gobernador por el ingeniero C. Thill. Cuenca, 13 de marzo de 1869, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 3709, ff. 1-2.

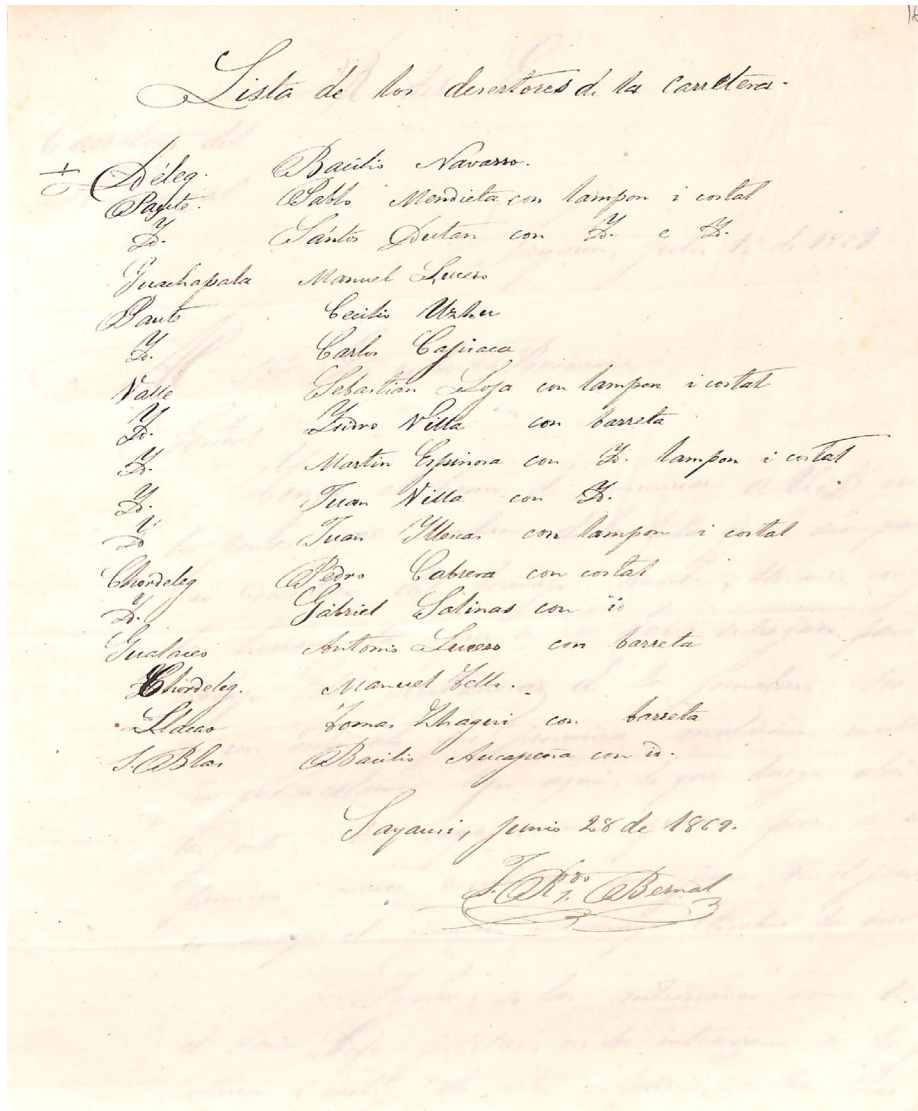
posible emprender en un Ferrocarril que nos ponga en fácil comunicación con los pueblos de la costa, y traiga desde allí las riquezas materiales e intelectuales de que tanto han menester los pueblos del interior, necesario e indispensable es concluir la obra principiada, o establecer siquiera un buen camino de herradura; pues que el que ahora existe es malo basta la ponderación, inseguro y peligroso. Por falta de buenos caminos para la costa, la industria agrícola y fabril no pueden desarrollarse en la escala que debieran, limitándose a producir lo muy necesario, y muchas veces escasamente, para el consumo de la Provincia.

Feliz el día en que el silbido de la locomotora se dejará percibir desde las playas del litoral hasta los bosques del Oriente, porque entonces la corriente de las ideas nos traería la riqueza intelectual, y la corriente de los capitales la riqueza económica del país²⁹.

En las generalizaciones anteriores, queda claro que el sueño del ferrocarril estaba presente desde el último cuarto del siglo XIX, pero además, también se observa la impotencia por desarrollar un comercio a escala regional, para estas fechas Cuenca contaba con dos fábricas de sulfato de quinina, una fábrica textil y la explotación de minas, ninguno de estos emprendimientos lograron subsistir por un largo periodo de tiempo.

Figura 3. Lista de los desertores de la carretera, 28 de junio de 1869.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. c. 3709.



29 Ministerio del Interior y Relaciones Exteriores. Memoria del Subsecretario de lo Interior y Relaciones Exteriores del Ecuador a la Convención Nacional. (Quito: Tipografía de F. Bermeo, 1877), 203-204.

Los empresarios, terratenientes y la élite letrada apoyada en sus altos cargos políticos logran crear, basados en una serie de políticas progresistas en el campo del conocimiento, instituciones de enseñanza superior reglada, un jardín botánico y una biblioteca pública. Recordemos que para esta fecha Cuenca es la tercera ciudad más poblada del país y no solo el comercio necesitaba de esta vía de transporte hacia la costa. Numerosos artículos de primera necesidad y suntuosos, llegados de Europa y otras partes del mundo, salían de la aduana de Guayaquil para deleite de los azuayos. Desafortunadamente, no todos los bienes llegaron a buen puerto, lo que significaba una gran pérdida en inversión pública o privada. Con la recién creada Biblioteca Pública del Azuay (1878) se transportan desde París libros sobre Derecho Eclesiástico que son comprados por el obispo de Riobamba José Ignacio Ordoñez, desafortunadamente, en su traslado hasta el puerto Naranjal por el vapor “Azuay” sufre un accidente y la embarcación naufraga provocando la desaparición de algunos de los veintidós cajones, quedando en mal estado de los que fueron recuperados³⁰.

En este mismo marco, poco años después, un nuevo accidente se ciñe sobre Cuenca, esta vez, con la fábrica de la Catedral de la Inmaculada que se empezaba a construir. Así lo cuenta Luis Moscoso:

Una noticia dolorosa acibara los ánimos, pero no los derrota. En Naranjal se hunde una embarcación con algunos bultos que contenían algunas piezas de los dos carros fabricados en Guayaquil para servir a la fábrica. El Cabildo Eclesiástico responsabiliza de la pérdida al capitán, quien pagó obligado por las autoridades gubernativas³¹.

Durante el periodo progresista (1883-1895) y con la Ley Reformativa de Aduanas, expedida en 1886, de los artículos gravados, se impone una cuota de los derechos de

aduana en la que se benefician la Biblioteca de Quito, las calles de Guayaquil, entre otros, y el camino a Naranjal. Pero con la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1894, también serán caminos favorecidos por la aduana en el sur, el de Loja a Santa Rosa y Machala, el de Loja a Saraguro, el de Azogues al límite de la provincia del Chimborazo, y el de Cuenca a Machala.

En el primer informe del Ministro de Obras Públicas se indica que el camino a Naranjal ha estado abandonado por años y que quizás la alternativa de Cuenca a la salida al litoral sea por Pasaje a Machala:

Actualmente existen dos proyectos para comunicar la importante provincia del Azuay con la Costa, y son el indicado y el que empezó a construirse desde tiempos atrás de Cuenca al Naranjal. Opino que será difícil que ambos a dos se lleven a feliz éxito al mismo tiempo. Ha prevalecido la idea que más conviene la línea por el Girón a Machala y no la continuación de la carretera al Naranjal, y supongo que será por la esperanza que algún día podrá efectuarse el ferrocarril por esta vía. Confieso que por desgracia no dispongo de los datos necesarios para abrir juicio sobre el camino en cuestión³².

El sueño de una red ferroviaria que proporciona la integración nacional no llegaría a Cuenca hasta 1965, como indicaría el geógrafo Jean-Paul Deler, esta ciudad “fue el centro urbano menos beneficiado por la modernización”³³. Con el segundo boom cacaotero (1870-1925) algunos hacendados azuayos buscaron expandirse y sumarse al auge económico desde las propiedades con clima húmedo y cálido ubicadas en Naranjal, cerca del puerto y de la red de transporte fluvial.

30 Macarena Montes, ¡No más tinieblas!. De Biblioteca Pública a Centro de Documentación Regional Juan Bautista Vázquez (1882-2020), (Cuenca: Universidad de Cuenca, 2020), 38-40.

31 Luis Moscoso. *La Catedral de la Inmaculada* (Cuenca: s.e, 1962), 23.

32 Informe del Ministro de Obras y Crédito Públicos al Congreso Constitucional de 1894, (Quito: Imprenta del Clero, Talleres Salesianos, 1894), 11.

33 Jean-Paul Deler, “Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 331.

Figura 4. Puerto Santa Rosa de Flandes. 1944.

Fuente: Autor: Dr. Ortiz, ubicación: GAD Santa Rosa de Flandes.



Las haciendas hacia la Costa: Pechichal y el boom cacaotero

Durante los inicios del siglo XX el cacao se había convertido en un producto de interés internacional en el mercado, ya que a diferencia de otros, el traslado de este se realizaba por medio de redes fluviales. De modo que, como señala Jean-Paul Deler “-el cacao- no tuvo necesidad de vías férreas para ser trasladado hacia el puerto exportador, la red hidrográfica se encargaba ello”³⁴. Para aquel entonces, las condiciones técnicas de transporte habían mejorado, pues a finales del siglo XIX los intercambios se realizaban por medio de balsas y no fue sino hasta inicios del siglo siguiente que la navegación a vapor por ramales fluviales se había colocado como el medio de transporte idóneo para la articulación entre las zonas productoras de cacao³⁵. Estas embarcaciones “navegaban hasta el pie de la cordillera, por los diversos y pequeños ríos que fluyen al Guayas (como el Vinces, Santa Rosa, Machala, Balao, Naranjal, Yagua-chi, Bodegas y Baba)”³⁶.

Es esta serie de comercializaciones entre áreas de producción cacaoteras las que convertirían a Guayaquil en el primer puerto articulador del régimen económico del Ecuador. De igual manera, durante el segundo boom cacaotero (1870-1925), la región costera vislumbra algunas alteraciones en cuanto a “cambios en la producción, valorización de la tierra, diversificación de la clase terrateniente”³⁷, pues para aquel periodo, el contar con grandes extensiones cultivables de terreno significaba dominar la estructura económica del país. Ahora bien, el auge cacaotero, a más de elevar la economía del Ecuador durante los siglos XIX y XX, también trajo consigo una serie de consecuencias. Por ejemplo, “desplazamientos regionales, cambios demográficos y un proceso de urbanización remarcable en el espacio regional”³⁸ lo que lógicamente provocó una modificación en el ordenamiento poblacional del país.

34 Deler “Transformaciones regionales...”, 326.

35 *Ibíd.*, 315. Fueron 46 vapores fluviales con los que contaba el Guayas en 1910 según Deler.

36 Ronn Pineo, “Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero (1870-1925)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 253.

37 Yves Saint-Geours, “La Sierra Centro y Norte (1830-1925)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 172.

38 Carlos Contreras, “Guayaquil y su región en el primer boom cacaotero (1750-1820)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 232.



Figura 5. Puerto Santa Rosa de Flandes, embarcaciones y casas de caña, chonta y bijao ca, 1940.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.

Los desplazamientos masivos hacia la costa no significó que los individuos que migraron lo hiciesen de manera permanente, ni que precisaran trabajar en áreas de producción cacaotera³⁹. Más bien, buscaron establecimientos que les ofrecieran la mayor rentabilidad posible. Por consiguiente, las haciendas figuraron como asentamientos convenientes, ya que requerían de una gran cantidad de mano de obra indudable. La necesidad era tan evidente que los terratenientes se enfrentaron unos con otros por asegurar trabajadores a sus haciendas. Tal era así que:

Algunos pagaron las deudas de los trabajadores serranos y el transporte hasta la Costa. Otros intentaron atar trabajadores a la hacienda por medio de un sistema de peonaje por deudas, ofreciendo adelantos de dinero y permitiendo compras a crédito -a un precio caro- en la tienda de la hacienda⁴⁰.

Los trabajadores de estas haciendas se dedicaban a cultivar el cacao durante las dos grandes temporadas de cosecha, el resto del tiempo lo brindaban al cuidado de otros sembríos como azúcar, arroz o tabaco. “Como el cultivo de cacao requería de poca infraestructura, estas fueron utilizadas en otras actividades económicas, como en la producción de azúcar, zapatos, fósforos y cerveza”⁴¹. Algunos beneficios de estos establecimientos fueron anticipos salariales, elevación del sueldo, y evasiones legales. Sin embargo, también estuvieron sometidos a condiciones de esclavitud porque los hacendados “fijaron leyes contra la vagancia y otras medidas legales para restringir la libertad de los trabajadores”⁴². Las mejores zonas productoras de cacao estaban ubicadas a lo largo de las diferentes redes fluviales curso arriba de Guayaquil. De ahí que territorios como la parroquia de Naranjal o la zona de Balao hayan aprovechado este tipo de navegación por medio de ramales que se conectaban con el resto de haciendas, beneficiándose de la tierra de aluvión que este tipo de paisaje produce.

39 Silvia Palomeque. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*, (Quito: Flacso Ecuador. 1990).

40 Pineo, “Guayaquil y su región...” 259.

41 Maignashca, “La incorporación del cacao...”, 80.

42 *Ibíd.*, 259.

Durante el *boom* cacaotero, la parroquia de Naranjal se había convertido en el destino de muchos azuayos y cañarejos.⁴³ Las zonas productoras de cacao eran diferenciadas unas de otras por su extensión, avalúo y número de trabajadores. Solo aquellas propiedades que sobrepasaran cierta cantidad de los elementos antes mencionados podían llegar a ser consideradas como haciendas. Entre los años 1835 y 1836 “las «grandes haciendas» son aquellas cuyo avalúo sobrepasaba los 10.000 pesos”⁴⁴. Para aquel entonces, las comunidades religiosas sobrepasaban este valor, ya que estaban avaluadas en 256.430 pesos⁴⁵, lo que los convertía en los máximos hacendados de la región. Sin embargo, y muy cerca de esta cantidad de pesos, la familia de los hermanos Ordóñez había conseguido una enorme extensión de propiedades por Naranjal.

Los bienes de los cuatro hermanos en la Provincia del Azuay, según avalúos fiscales que no incluyen tierras urbanas, son 212.000 pesos en tierras, 8.000 como comerciantes y 51.200 como prestamistas. Aparte la hacienda de Pechichal en Naranjal avaluada en 235.000 pesos⁴⁶.

Al igual que la minería de Zaruma, la hacienda de Pechichal se expandió por otra región debido a dos circunstancias. La primera que, al tener una gran cantidad de territorio y trabajadores, los hermanos Ordóñez eran considerados como los grandes terratenientes de la región, este poder adquisitivo, sumado al control político con el que contaban, fue lo que les permitió adquirir más territorio. La segunda, giraba en torno a la desorganización, pues este conflicto actuó bajo el mecanismo de causa-efecto. La causa fue no haber tenido claramente establecidos los límites

territoriales entre una propiedad y otra. Y el efecto fue que el desplazamiento ilegal hiciese apropiarse con terrenos desamparados⁴⁷.

Efectivamente, para el periodo de estudio que nos compete las haciendas se habían convertido en un propulsor de la economía regional. Por este motivo, la hacienda de Pechichal ha atravesado por constantes disputas hasta el día de hoy. Resultó complicado para los habitantes de la sierra invertir en su propia región por el tipo de organizaciones sociales que allí coexistían. Por consiguiente, uno de los hermanos Ordóñez, Carlos, se casó con Hortensia Mata, cuya familia perteneció a otra región “Carlos se queda con los fundos Machángara, la hacienda la Victoria. Pillachiquir, Pechichal. [...]. Todos los hermanos formalmente son propietarios de parte del Pechichal, pero el derecho de hipoteca y venta lo tiene Carlos”⁴⁸. Entre los años 1859 y 1860, estas propiedades resultaron afectadas por las luchas políticas de la época, lo que llevó a que el gobierno de Francisco Robles se apropiara de este territorio⁴⁹. Fue hasta 1934 que la hacienda Pechichal perteneció a Hortensia Mata, tal y como consta en su testamento⁵⁰

43 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 109-110. “En 1893, en el informe de los peritos evaluadores de tierras sobre la parroquia de Naranjal, puede verse que la mayor parte de la población de esta parroquia es de origen azuayo o cañarejo, e incluso una de las haciendas cacaoteras más grandes pertenece a una familia de origen cuencano -Ordóñez Mata- que tiene “150 peones del interior”. la cita es del Diario Oficial, Quito, 12 de septiembre de 1893, n.º 187, p.1536

44 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 123. Estas unidades de producción, según la autora, recibieron la denominación de “Susudel”.

45 *Ibíd.*, 152. Palomeque señala que este tipo de empresas agrícolas no resultaban rentables, ya que contaban con bajos niveles de productividad.

46 *Ibíd.*, 44.

47 Ronn Pineo, “Guayaquil y su región...”, 259.

48 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 45.

49 *Ibíd.*, 166. La información utilizada en el texto es de (ANH/Q, Com. 1860, nov. 28).

50 ANH/C. Notaria 1, L. 13. Testamento Hortensia Mata.



Figura 6. Casa de hacienda Pechichal.

Fuente: T. Macera (2022)



Figura 7. Hacienda de cacao.

Fuente: Archivo Histórico del Guayas, INPC, 1900 ca.

A lomo de mula o de indio, los guandos

Figura 8. Pianola "PLAYOTONE" llegando al "PATRIA" Grand Hotel de los S.S. Eduardo Arias e hijo.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1920 ca.



A lomo de indio es la expresión para describir el progreso de la ciudad de Cuenca. Como sucedió en la Colonia cuando los españoles asignaron a los indígenas o indios la labor de cargadores ante la inaccesibilidad de los caminos. Durante la época republicana esta tarea continuó para los indígenas, en su mayoría conciertos, para permitir la llegada a Cuenca de productos importados desde Europa y que desembarcaban en Guayaquil. Los pesados productos que se imposibilitaba hacerlo a lomo de mula, lo harían los indígenas transitando las condiciones adversas de los caminos de conexión entre las provincias de ambas ciudades, pero esta vez ya no al mando de los españoles sino de los gobiernos republicanos en nombre del progreso. Dicho progreso en Cuenca se dio bajo la fiebre del afrancesamiento⁵¹ de la ciudad a finales del siglo XVIII e inicios del XIX. En el periodo que compete a esta investigación (1850-1950) sobresalen dos posiciones diferentes en las que se han encontrado los indígenas, primero con el gobierno de José María Urbina y más tarde con Gabriel García Moreno.

La comunicación vial entre Cuenca y Guayaquil se convirtió en una necesidad desde la época colonial, por lo que para su apertura inicial, como se ha señalado en apartados anteriores, se ocupó también de la mano de obra indígena, aunque aún quedaría mucho por hacer por este camino. El contexto en este periodo es la situación de esclavitud de los indígenas, por lo que estos se veían obligados a movilizarse para este trabajo -aparte de su deber de pagar el tributo- no sin la frecuente deserción de algunos a los que se los hacía constar en nóminas para su respectivo castigo como ya se ha anotado. Al llegar la época republicana surgieron los discursos y declaraciones constitucionales de una sociedad igualitaria, sin diferenciación de clases sociales, sin embargo, las cargas tributarias seguían recayendo sobre los indígenas⁵². No es sino hacia mediados del siglo XIX que esta situación toma un rumbo diferente con el gobierno de José María Urbina (1851-1856).

51 En su investigación "La cité de Cuenca, el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana (1860-1940)" Pedro Espinosa Abad y María Isabel Calle dan cuenta de la influencia de la cultura francesa en Cuenca. La primera huella de esta influencia, señalan, es la presencia de las misiones geodésicas desde su llegada en 1736. En adelante, el afrancesamiento de Cuenca se daría desde la importación de pequeños objetos de uso personal hasta "casas enteras, literalmente desarmadas y en piezas" (p. 30) las que también lo cargarían los indígenas.

52 Cordero Íñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

En el marco de las reformas modernizadoras del país Urbina expidió la abolición de la esclavitud en 1851 y la eliminación del tributo indígena, lo que se concretaría con su sucesor Francisco Robles García en 1857. Aquello implicó una modificación en la recaudación fiscal del país, ya que se estaba perdiendo una fuerte cantidad de ingreso la cual ha de sustituirse con el aumento de los réditos a los aranceles de las importaciones⁵³. Cabe señalar, no obstante, que este proceso de manumisión de esclavos iba a afectar fuertemente a sus dueños, los grandes hacendados, por lo que estos, a través de la enumeración de los esclavos existentes, fueron indemnizados. En el caso del Austro se tiene que:

Cuenca cumplió con todos los pasos que se establecieron: la elaboración de una lista de los esclavos existentes en la provincia y como había que hacerlo con la presencia personal del esclavo, no se pudo completar con la enumeración porque algunos habían optado por huir y ser prófugos. Hubo casos de varios tenedores de esclavos que no se presentaron en la Municipalidad para su registro. Se ubicaron fondos para la manumisión. El Colector debía preocuparse de cobrarlos y enviarlos para hacer los pagos. Cumplido todo ello, la Municipalidad dio a conocer el número de esclavos manumitidos, sus propietarios y cantidades satisfechas a estos⁵⁴.

Ahora bien, este importante paso dentro de las reformas innovadoras del gobierno de Urbina se vio posibilitado, de acuerdo con Silvia Palomeque⁵⁵, gracias al desarrollo económico de la época. Este se caracteriza por un incremento en las exportaciones de cacao y el inicio de la exportación de la cascarilla donde Cuenca resaltaba como partícipe. Además, las exportaciones del sombrero de paja toquilla de Jipijapa representaban una importante fuente de ingresos para el país, pues, en 1845 superó el valor de las exportaciones de cacao⁵⁶. En este contexto la

situación del indígena pudo verse mejorada en una época en la que el país se proyectaba hacia la modernización, a la cual Urbina se encaminó mediante una serie de reformas de corte liberal dentro de las cuales constaba la erradicación de la esclavitud, lo que se ha convertido en la iniciativa más destacada de este presidente.

Respecto al uso de mano de obra indígena para obras públicas hay que recordar que esta se arrastraba desde la época colonial. En la etapa republicana hasta mediados del siglo no se puede hablar de mejores condiciones para los indígenas pese a las tendencias de libertad dictadas con la creación de la República. Así lo indica Silvia Palomeque, pues, la obligación de los trabajadores para ejecutar obras públicas del Estado provincial dictada en 1825 formó parte de un proyecto frustrado, pero que, sin embargo, fue retomado en los años treinta y cuarenta ante la imposibilidad de esta institución de ejecutar sus proyectos frente a la consolidación de poderes locales, de manera que con esta ley se busca reclutar trabajadores que serían en su mayoría campesinos libres⁵⁷. De esta manera, la abolición de la esclavitud en el gobierno de Urbina representó un logro para estos trabajadores, no obstante, no se puede hablar de una erradicación total, pues los abusos continuaron en los años siguientes.

Si bien el tributo o contribución indígena fue la forma de relación laboral aún en los inicios de la república, el peonaje bajo la modalidad de trabajo por cuenta propia o trabajo personal subsidiario se impuso en la obra pública y la construcción de caminos estatales unos años antes que en 1857 fuera abolido por inconstitucional, racista y antagónico al sistema democrático. Pero el endeudamiento a causa del anticipo de jornales constituía para los indígenas de San Juan, Quingeo o Chuquipata por ejemplo, la necesidad de regresar forzosamente a causa de sus

53 Carlos Espinosa, *Historia del Ecuador*, 1º ed. (Barcelona: Lexus, 2010).

54 Cordero Ñíguez, *Historia de Cuenca y su región...*, 193.

55 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

56 Libertad Regalado Espinoza, *Las hebras que tejieron nuestra historia*, (Quito: INPC, 2010).

57 El peso de esta ley recae sobre los campesinos libres ya que por parte de todos los campesinos existió una resistencia basada en su actividad agrícola, por lo que no podían descuidar los campos, de manera que los indígenas conciertos en las haciendas podían trabajar en sus parcelas y librarse de ser reclutados para trabajos de obras públicas (Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX*, 171).

deudas acumuladas como muestra la lista de pago de quincena a los indígenas (Figura 9).

Figura 9. Registro del pago de la quincena a los indígenas.

Fuente: ANH/C, C. 1139, La Victoria, 15 de octubre de 1854.

73

Republica del Ecuador.

Dirccⁿ del Camine del Nariño: La Victoria Oct. 15 de 1854.

Lista formada y presentada al M. G. B. M. de los Indígenas y han
 trabajado en la apertura del Dho. Camine en la presente quincena en vista
 de la cual se les satisfacen sus jornales con Dho. al de los Ind. de la dho. re
 gion en ella se usaron.

Caray. de Sr. Juan		P. José Quichimbo Ind.	3, 2		
Alas el 1.º del presente		P. Bendecio Becerra Ind.	3, 2		
Expo. Juancho Linchi p. Ind.	3, 2	P. Bendecio Quichimbo Ind.	1, 2		
P. Juan Brito p. Ind.	2, 2				5 8, 4
P. Man. Guastaraca p. Ind.	3, 2				
P. Manuel Ruiz id	3, 2				
P. Man. de Santa Rosa	2, 4				
P. Manuel Pacheco Ind.	3, 2				
P. Manuel Lizaso id	3, 2				
P. Man. Mariano Pama id	3, 2				
P. Man. Genoveva id	3, 2				
P. Man. Pama H. S.	3, 2				
P. Manuel Livicusa Ind.	3, 2				
P. Man. Copatanga Ind.	3, 2				
P. Balbino Becerra id	3, 2				
P. Mateo Ortega Ind.	3, 2				
P. Teodoro Tuelat Ind.	2, 4				
P. Manuel Zúñiga Ind.	3, 2				
P. Man. Cillo Ind.	3, 2				
P. Balbino Quichimbo id	3, 2				
P. Pablo Linchi Ind.	3, 2				
	5 8, 4				

		Chiquipata			
		Indígenas propug. q. no han llegado			
		al trabajo q. se desordenó el trabajo.			
		Manuel Quintana Ind.	4		
		Martin Ruiz id	4		
		Blas Sarabia id	4		
		Juan Páez id	4		
		Encarnación Chuya id	4		
					2, 4

		Quimbo			
		Indígenas propug. del trabajo.			
		León Bailegatto p. Ind.	4		
		Luciano Buelo id	4		
		Eugenio Buelo id	4		
					1, 4

		Resumen			
		Sr. Juan	6 6, 4		
		Quimbo	0 1, 4		
		Suma Total	6 7, 4		

Habiendo tal presente lista ala suma de resenta y siete pesos con
 cuatro reales y medio de los Ind. q. se usaron en la apertura del dho. camine
 en la dho. quincena propug. q. no han llegado al trabajo.

José Bendecio
 Quichimbo

Ahora bien, el mismo proceso de modernización, aunque más ambicioso, perseguía otro de los personajes importantes de esta época y que intervendría significativamente también en la situación indígena. Nos referimos a Gabriel García Moreno, quien durante sus largos años de gobierno, desde inicios de la década de 1860 hasta su muerte en 1875, impulsó el desarrollo del país, pero desde su tendencia conservadora. En su proyecto modernizador García Moreno priorizó, además de la instrucción pública, la construcción de caminos⁵⁸. Este nuevo escenario pondría nuevamente a los indígenas como protagonistas de los duros trabajos que se tenían que realizar dentro de las obras públicas, pues, si bien se había dictado la eliminación de la esclavitud con Urbina, estos continuaron sometidos al sistema de concertaje en las haciendas, desde donde eran reclutados para los trabajos que impulsaba el gobierno. Cabe anotar también que a la par que se suprime el tributo se crea la contribución subsidiaria en 1857⁵⁹ como se verá más adelante.

Para entender mejor las acciones respecto a los indígenas en este periodo, se debe tomar en cuenta el contexto económico de entonces. Durante la segunda mitad del siglo XIX, en el lapso de 1845 y 1870 se dio un importante crecimiento en las exportaciones de cacao al mercado mundial y del sombrero de paja toquilla, aunque la verdadera bonanza agroexportadora inicia a partir de 1870⁶⁰. Además, para la segunda mitad del siglo también la región de Cuenca se inserta en el mercado mundial con la exportación de la cascarilla⁶¹. Las utilidades de estas y otras actividades permitieron el impulso de obras públicas y esto a su vez implicó la reclusión de mano de obra indígena para sus trabajos.

En este sentido, se debe entender que la denominada contribución subsidiaria de 1857 acuerda “mantener la obligación de que las deudas se paguen en trabajo [...] La renta en

trabajo que implica el subsidiario será exigida y controlada por el gobierno regional o sus instancias locales, los municipios, de acuerdo a la configuración particular de estas instancias de poder a nivel de cada región”⁶². Esta realidad se vio reflejada en los ciclos exportadores mencionados. María Solís⁶³ señala que durante el siglo XIX las haciendas adquirieron un significativo poder, ya que, en un principio, los indígenas optaban por concertarse a estas para evadir el tributo, sin embargo, dentro de este sistema el trato que percibieron se califica de inhumano. Asimismo indica que en este contexto resalta la presencia de un grupo económico que acrecentó su poder con estas actividades, tal es el caso de las familias Ordoñez-Lasso y Ordoñez-Mata que inician su poder económico con el ciclo de la cascarilla y lo extenderán con la exportación del sombrero de paja toquilla.

En este primer ciclo exportador, el de la cascarilla, el camino a Naranjal tuvo como protagonistas a los denominados arrieros. Estos se dedicaban al transporte de diferentes bienes y productos por tracción de mulas e involucraba en su mayoría a campesinos. Aunque más adelante manejarían la dinámica de transportar de manera independiente sus propios bienes y productos -como sucedió a mediados del siglo XX con el contrabando de aguardiente-, en esta época el arriero se desarrolló como mano de obra para el transporte de mercancías en beneficio de terceros. Es así que para llevar los sacos de cascarilla hasta Naranjal se acudía al servicio de los arrieros quienes se comprometían a cargarlas y debían cumplir con lo encomendado o de lo contrario al igual que los guandos, constaban en las listas de arrieros incumplidos.

Sin embargo, la represión contra aquellos arrieros no fue tan fuerte, ya que no se les propinaba directamente los crueles castigos como a los guandos, sino que se les demandaba por incumplimiento de contrato, lo que significa que llegaban a acuerdos y no eran sometidos al reclutamiento como sucedía con

58 Espinosa, *Historia del Ecuador...*

59 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

60 Espinosa, *Historia del Ecuador...*

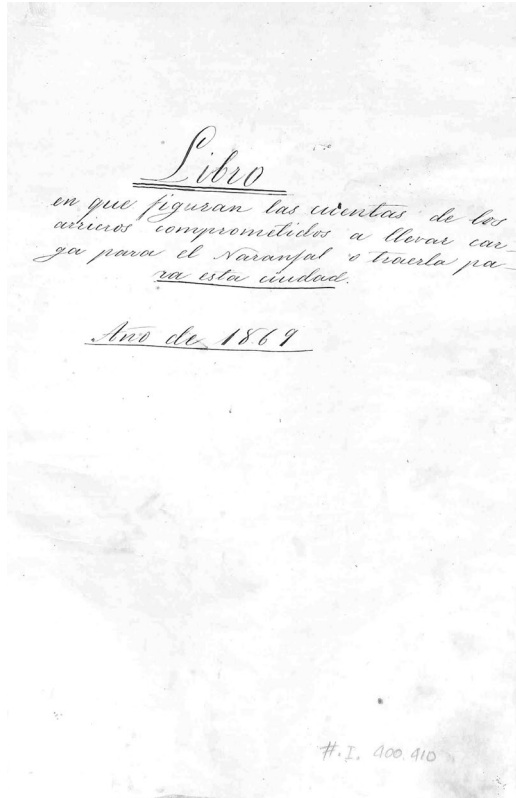
61 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

62 *Ibíd.*, 180.

63 María Solís, *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1° ed., (Cuenca: CPOCA, CECCA, 1992).

Figura 10. Arrieros.

Fuente: Fondo Particular/ Sección Luis Cordero, 1869 "Luis Cordero C.146561," ANHC, consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/326>



Indice de los arrieros comprometidos

		1
Wacilio Vasquez	5	15/00
Juan José Calle	"	21
Francisco Arco	4	22
Francisco Calle	"	22
Tulcan Aranda	5	23
Manuel Arco 2º	"	24
Sebastiano Contreras	6	25
Francisco Cabrera	"	25
Francisco Calle	7	26
Manuel de Tomas Alameda	"	26
Sebastiano Justina	8	27
Sebastiano Justina	"	27
Francisco Contreras	7	27
Francisco Contreras	"	27
Francisco Contreras	10	27
Valeriano Vega	"	29
Sebastiano Aranda	11	30
Manuel Calle	"	30
Manuel Contreras	12	30
Manuel Contreras	"	31
Sebastiano Justina	13	31
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	14	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	15	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	16	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	17	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	18	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	19	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	20	32
Sebastiano Justina	"	32
Sebastiano Justina	21	32

los guandos. Esta realidad se puede evidenciar en el libro donde constan las cuentas de los arrieros incumplidos en la tarea de llevar carga a Naranjal y traerla también a Cuenca (Figura 10). Se evidencia también en las demandas contra estos arrieros que no cumplieran su trabajo, como el caso de una demanda civil contra José Bueno Cárdenas⁶⁴ en el año 1869.

Ahora bien, para el caso del sombrero de paja toquilla, la necesidad del camino que conecte Cuenca con Guayaquil era urgente, por lo que desde la posición como exportadores se presiona para los trabajos en la vía Cuenca-Naranjal la “que favorecería el comercio de paja toquilla y su transportación al puerto para su exportación. Es en torno a la obligatoriedad de tejer el sombrero, que también se obliga a hacer el carretero a Naranjal a las mismas comunidades tejedoras lo que suscita violentas protestas y levantamientos

campesinos”⁶⁵. Sobre este escenario la situación indígena se ve nuevamente amenazada con la contribución de mano de obra para la construcción de caminos. Para ello, se recurre a la aplicación de leyes que permitan la presencia de peones para la realización de los respectivos trabajos. Así lo señala Palomeque:

A fines de la década del sesenta, en el periodo garciano, el Estado Nacional interfiere dentro del espacio regional e intenta la aplicación plena de la ley de trabajo subsidiario, con el objeto de convertir en carretera el camino del Naranjal. Con tal efecto instaura un sistema que rompe el acuerdo sobre la entrega de cuatro días al año para obras públicas a que se había llegado dentro de la región, y comienza a llamar a los trabajadores “por turnos” sin acotar cuantos turnos hay en un año e incluso, quiere incorporar a un porcentaje de los conciertos y hacer extensivo el trabajo obligatorio a los blancos pobres⁶⁶.

64 Fondo Particular/ Sección Luis Cordero Citación “Luis Cordero C.146554, 1869” ANHC, consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/320>

65 *Ibíd.*, 51.

66 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 181.

Como se puede apreciar, existe una especie de retorno a la situación precedente a 1850, la cual ya se ha descrito en líneas anteriores. Esta disposición, sin embargo, acarrearía resistencia no solo por parte de los indígenas, sino también del sector privado, las haciendas y las textilerías. Los primeros por la obvia razón de que eran explotados y además descuidaban sus campos al asistir a los trabajos, mientras que los segundos, debido a sus intereses de concentrar peones para las faenas dentro de sus haciendas, de modo que se da una oposición al proyecto del camino de Cuenca a Naranjal. La principal oposición, por parte del grupo de terratenientes, de acuerdo con Palomeque, provino por parte del doctor Benigno Malo, quien iniciaba con su proyecto de la fábrica textil para lo cual requería de mano de obra⁶⁷. Sin embargo, en una de las cartas al presidente García Moreno, Malo explica que su oposición se debe a la forma en que se hacen los caminos, más no se opone a su apertura, además de que consideraba que entonces, para Cuenca, era preferible un camino de herradura que podía concluir en dos años y no un carretero que tomaría más de veinte⁶⁸.

Por un lado, esta inconformidad en los terratenientes radicaba en que para esta época, antes de esta ley garciana, en la región ya se habían establecido acuerdos para remitir peones desde cada cantón y en determinados fechas al año, por lo que la nueva disposición afectaba a sus planes e intereses. Este conflicto se extendía también debido a que fomentaba la resistencia de los campesinos que se concertaban para evitar el trabajo en obras públicas o la deserción de estos durante

las labores en los caminos y en ambos casos sus tenientes debían hacerse cargo, mas no siempre se cumplía. Esta resistencia tuvo mucho peso, y en parte tuvo éxito, ya que los trabajos se vieron paralizados ante la ausencia de trabajadores y la inexistente colaboración de la clase dominante regional, es decir, los hacendados⁶⁹.

Por otro lado, la resistencia campesina se caracterizó por lo que ya hemos descrito, su preferencia por concertarse en las haciendas o la constante deserción de los trabajos. Sin embargo, su oposición se vio reflejada también en una serie de levantamientos a lo largo del siglo y en el periodo garciano lo es más notable por la explotación al ser llamados a los trabajos en obras públicas. Para la ciudad de Cuenca entre los años 1866 y 1875 los presidentes encargados del Concejo Provincial o Cabildo impulsaron varias obras públicas como la reparación de las calles, para lo cual se usó mano de obra incluso de reos y condenados a la cárcel. Asimismo, se pedía a las parroquias enviar listas de los peones destinados a estas obras. El mismo sistema se manejó para el camino a Naranjal, la contribución subsidiaria obligaba a los indígenas a acudir al trabajo de este camino sobre todo a los de Sinincay y Sayausí, pero era común la deserción de estos, por lo que pasaban a constar en una nómina para su respectivo castigo⁷⁰.

Estas condiciones de explotación fomentaron las sublevaciones de indígenas. María Solís⁷¹ nos ofrece una larga lista de los levantamientos de estos pueblos del Azuay desde la Colonia, sin embargo, anotaremos los correspondientes al periodo garciano en el siguiente cuadro:

67 *Ibíd.*

68 Wilfrido Loor citado en Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

69 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

70 Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

71 Solís, *Azuay: 500 años.*

Fuente: Elaboración propia con información tomada de María Solís, *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1992.

Tabla 2. Levantamientos indígenas en Azuay y Cañar durante el periodo garciano.

Año	Lugar	Motivo
1862	Guapán	Contra el diezmero. Se multiplican actas contra recaudadores de impuestos.
1862	Cojitambo Chuquipata	No pago de contribución subsidiaria. No contribución del camino a Naranjal.
1864	Cañar Deleg, Tambo	Motín contra García Moreno
1868	San Bartolomé	Contra servicio a Naranjal
1869	Déleg	Manuel Llayta comanda protesta para no prestar servicios en obras públicas.
1870 1871-72	San Juan	Contra reclutamiento para caminos. Matanzas de indios ordenadas por García Moreno.

Esta lista de sublevaciones no son las únicas en el gobierno de García Moreno, resalta también el alzamiento en Imbabura en 1781 y el quizá más reconocido levantamiento en la provincia de Chimborazo encabezado por el indígena Fernando Daquilema en donde la represión no tuvo límites. Con lo que hemos señalado sobre la condición indígena en el periodo garciano, coincidimos con Enrique Ayala Mora que al hablar del “esfuerzo constructor de García Moreno [...] no debe perderse de vista que descansó sobre los hombros de las masas trabajadoras. La construcción de caminos, escuelas y otras obras, se realizó con la resurrección del trabajo obligatorio y mediante la participación en mingas y el pago de contribuciones por parte de los campesinos”⁷².

Ahora bien, llegado a finales del siglo XIX y principios del XX el país se encaminaba hacia la modernización y la región de Cuenca empezaba su proceso de afrancesamiento. Los ciclos exportadores de la cascarilla y del sombrero de la paja toquilla habían consolidado el poder de los grupos terratenientes y hacendados, quienes podían permitirse

viajes a Europa, a París especialmente, desde donde se importaron numerosos artefactos. Como ya se señaló, en este grupo destacaron los Ordoñez Lasso quienes conformaron una sociedad mercantil y con su éxito económico adquirieron casas en el sector rural y urbano las cuales fueron embellecidas con el gusto francés⁷³. Para ello, se requirió de los “indios”, como se denominaba a los indígenas, para trasladar los objetos desde los puertos en Guayaquil hasta la ciudad de Cuenca. Pedro Espinosa Abad y María Calle señalan respecto al cambio abrupto para Cuenca:

Y fue solamente a través de la sociedad exportadora, que la luz eléctrica llegó a Cuenca, una dinamo de 5,5 KV sacada de uno de los barcos, fue traída a la ciudad “a lomo de indio” para la primera planta eléctrica. De igual manera vinieron los pianos de cola, las grandes colecciones enciclopédicas y literarias así como también todos los materiales y menajes para construir las casas señoriales, ya sea por Naranjal o Huigra, la cultura llegó literal a lomo de indio⁷⁴.

⁷² Enrique Ayala Mora, *García Moreno. Su proyecto político y su muerte*, 1° ed., (Quito: PARADISO EDITORES, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2016), 34.

⁷³ Cordero Íñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

⁷⁴ Pedro Espinosa Abad y María Calle, “La Cité Cuencana: el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana 1860-1940” (Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2003), 30. Tesis no disponible en digital.

La clase campesina, todavía sometidos al concertaje, calificados como indios fueron los protagonistas en este proceso de afrancesamiento, pues, sobre sus hombros cargaron con los numerosos objetos importados por los dos caminos que conectaban las provincias de Guayas y Azuay, el de Naranjal y el de Huigra. De ahí el subtítulo de este apartado, pues la mula, que era el animal de carga de la época, no siempre pudo con la transportación de los grandes objetos que se traían del extranjero, por lo que la pronta solución fue hacerlo “a lomo de indio”. Pero esta no fue la única designación que recibieron estos cargadores; guando, *huando* o *huandu*, son las palabras con las que se define al indígena (mayoritariamente conciertero) de gran contextura que cargaban objetos pesados y que no podían ser transportados en acémilas. El término *huandero*, originario de la lengua quichua, tiene por significado transportadores del *huandu*: palos sobre hombros y en ellos carga⁷⁵. Su adaptación al español como “guando” hace referencia a los maderos atados y que van en hombros para transportar algo. Estos hombros fueron de los indios concierteros que permitieron la llegada de varios objetos a Cuenca.

Así, atravesando por las mil dificultades del perverso camino que conectaba Cuenca con Naranjal llegaron a Cuenca sobre hombros de indígenas, el primer automóvil en 1911⁷⁶ y una pianola “PLAYTONE” escenas que quedaron plasmadas en las fotografías de Manuel Jesús Serrano y que podemos apreciar en este artículo. La fiebre por el progreso de Cuenca y por “civilizarla” fomentó la importación de todo tipo de comodidades y lujos desde Francia, lo que permitió a quienes podían adquirirlo, sobresalir entre los demás⁷⁷. Este proceso de afrancesamiento ocupó también el camino de Huigra que conectaba Guayas y Azuay atravesando por Chimborazo. Las pésimas condiciones del camino, los inhumanos tratos y todos los abusos cometidos contra los guandos en sus viajes por esta ruta

han sido tema de denuncia para críticas en escritos históricos y literarios. Estas, si bien en su mayoría hacen referencia a los guandos en el camino de Huigra, que también conecta las provincias de Azuay y Guayas, dan cuenta igualmente de la situación que debieron sufrir los guandos en el camino de Naranjal.

La novela *Los Guandos* iniciada por Joaquín Gallegos Lara y finalizada por Nela Martínez relata la fatalidad de los indígenas, bajo la explotación de un hacendado, al caminar desde Huigra a Cuenca cargando la maquinaria necesaria para dotar de luz eléctrica a la ciudad, lo que se dio en el año de 1914. Frente a esta realidad, los escritos del cuencano Oswaldo Albornoz Peralta se encaminaron a los problemas indígenas los cuales los abordó desde biografías de líderes indígenas. Así en homenaje a su centenario Cesar Albornoz recoge sus estudios biográficos bajo el título *Caudillos Indígenas* donde, respecto al camino de Huigra, consta:

¡Así, sobre los huesos de la indiada, se hacen correr las arterias del progreso!

Y por esos mismos caminos y carreteras que construyen con sus vidas, tendrán que transitar los indios, esta vez, convertidos en acémilas. Se trata de los guandos, nueva erogación de dolor, nuevo gravamen de sangre. Todo cuanto las bestias de carga no pueden transportar por su gran peso, tiene que ser llevado en hombros aborígenes por vías intransitables y al filo del abismo espantosos, donde los cuerpos caen para encontrar sempiterna sepultura. Y esta infamia inmensa, allí donde el ferrocarril no pudo reemplazar a la fuerza de tracción indígena, siguió subsistiendo hasta muy entrado el presente siglo⁷⁸.

La literatura del quiteño G. Humberto Mata se dirigió también a la cuestión indígena, por lo que gran parte de sus obras lo ubican como precursor de la literatura indigenista en Ecuador. En su reconocida obra *Sal* (1963). Mata se refiere a la condición de los indígenas como guandos y señala:

75 Humberto Mata, Sal. (Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963).

76 Según Leonardo Ochoa Andrade, nieto del primer conductor, este primer auto fue calificado por las beatas como «el diablo que retumba las calles».

77 Miguel Novillo, “Estudio histórico y cultural de Cuenca en el siglo XX (1920-1980), a partir de la producción literaria de G. H. Mata” (Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2010) <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1937>

78 Cesar Albornoz, “Caudillos Indígenas”, (Quito: Universidad Central del Ecuador, 2020), 18.

Figura 11. Embarque de sombreros de paja toquilla de la Casa Miguel Heredia Crespo vía Naranjal.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1924.



Embarque de sombreros de paja toquilla de la Casa Miguel Heredia Crespo, vía Naranjal.— 1924.

Album del Dr. Miguel Heredia Crespo

14 x 9
2952

Pues fueron ellos [indios] los que con su trabajo y denuedo sacaron adelante los proyectos trazados para la ciudad: “indio, indio y puro indio, maldición! Son los que contribuyen para nuestro progreso local y al engrandecimiento nacional” [...] Sobre las espaldas del indio había venido el progreso a Cuenca [...] a ellos, los que cimentaron civilización en una ciudad de difícil acceso, se intentaba pulverizarlos⁷⁹.

La importancia del camino, sin embargo, no recae solo en la importación de productos, sino también en su exportación como sucedió con el sombrero de paja toquilla. Durante la primera mitad del siglo XX la apertura de la construcción del canal de Panamá impulsó la comercialización del sombrero al extranjero, primero a Panamá, luego a Estados Unidos y Europa⁸⁰. Este desarrollo llevó al surgimiento de las casas exportadoras en Cuenca entre las que resalta la casa exportadora de Miguel Heredia desde donde se transportaba vía a Naranjal los sombreros cargados en acémilas.

Además de la importancia del camino de Naranjal como medio comercial, podemos destacar su utilidad como camino propiamente dicho para viajeros con historias más personales. Un reconocido caso es el de la cuencana Mercedes Andrade Chiriboga, conocida posteriormente como Madame Rivet, quien ocupó esta vía para huir por el camino a Naranjal a París con el que sería su segundo esposo, el francés Paúl Rivet miembro de las misiones geodésicas en Ecuador. Raquel Rodas describe esta hazaña así:

Ya muy lejos de la Cuenca [en la vía del Cajas], Mercedes disfrazada de monja [...] viaja a lomo de una mula, animal que es el único capaz de caminar por esos caminos difíciles cubiertos de lodo, ceraturo y piedra resbaladiza. Va acompañada por dos arrieros conocedores del terreno. Trepa las colinas, rodea las lagunas, atraviesa los pajonales, duerme en una cueva. [...] Y con los rayos del nuevo día ve a lo lejos la llanura y la línea verdiazul del océano que la liberará de tanto dolor acumulado. [...] Los enamorados al fin se encuentran en Guayaquil en la casa de Gertrudis, hermana de Michita⁸¹.

79 Humberto Mata, *Sal*. (Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963), 111-112.

80 María José Aguirre, “Las tejedoras de paja toquilla de la provincia del Azuay y los dilemas de la declaración del tejido como patrimonio inmaterial” (Tesis de maestría. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador 2018).

81 Raquel Rodas, “Narrativa histórica. Madame Rivet”. *AFESE: Revista del Servicio Exterior Ecuatoriano* n.º 62 (2015), 222-223.



Figura 12. Llegada de un auto a Cuenca con los guandos que lo transportaban.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1930 ca.

En la búsqueda de la modernización del país y del progreso de Cuenca el camino a Naranjal representó un verdadero propulsor de este proyecto. Sin embargo, significó también retos, en principio, por las dificultades para su construcción y, después, por lo complicado de su transición debido a las condiciones que presentaba. Y en ambos momentos se vieron involucrados los “indios”, forzados claro está, ya sea como albañiles, guandos, arrieros, etc., pero siempre protagonistas en el proceso de construcción de la ciudad que hoy tenemos. Las críticas que han surgido respecto a este tema ya sea en la historia o en la literatura han pretendido visualizar y repensar en la condición indígena históricamente segregada y vulnerada.

Archivos consultados

Archivo Nacional de Historia, Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión, núcleo Azuay
Fondo Nacional de Fotografía, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.

Referencias bibliográficas

- Aguirre, María José. "Las tejedoras de paja toquilla de la provincia del Azuay y los dilemas de la declaración del tejido como patrimonio inmaterial". Tesis de maestría. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador 2018.
- Albornoz, Cesar. "Caudillos Indígenas" Quito: Universidad Central del Ecuador, 2020.
- Ayala Mora, Enrique. *García Moreno. Su proyecto político y su muerte*, 1° ed. Quito: PARADISO EDITORES, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2016.
- Cordero Ñiñiguez, Juan. *Historia de Cuenca y su región. 1822-1895 De la Gran Colombia al Progresismo*, 1° ed. Cuenca: Municipalidad de Cuenca, Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay, 2008.
- Deler, Jean-Paul, et al. *El manejo del espacio en el Ecuador: etapas claves*. Quito: CEDIG. 1983.
- Delgado, Julio. "La Isla Puná o Santiago en el periodo de Integración: 1400-1531". En: *Estudios multidisciplinares en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador*. Quito: INPC, 2014.
- Espinosa, Carlos. *Historia del Ecuador*, 1° ed. Barcelona: Lexus, 2010.
- Espinosa Abad, Pedro y Calle, María. "La Cité Cuencana: el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana 1860-1940". Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2003. Tesis no disponible en digital.
- González, Iván y Paciente Vásquez. Movilizaciones campesinas en Azuay y Cañar durante el siglo XIX». *Revista del Archivo Nacional de Historia. Sección del Azuay*, n.º3, (Cuenca: Casa de la Cultura, 1981): 38-94.
- Manguashca, Juan (ed.): *Historia y región en el Ecuador 1830-1930*. Quito: Corporación Editora Nacional, 1994.
- Manguashca, Juan. «La incorporación del cacao ecuatoriano al mercado mundial entre 1840 y 1925, según los informes consulares». *Procesos: revista ecuatoriana de historia* n.º 35 (I Semestre, 2012): 67-97.
- Mata, Humberto. *Sal*. Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963.
- Montes Sánchez, Macarena. *¡No más tinieblas!. De Biblioteca Pública al Centro de Documentación Regional Juan Bautista Vázquez (1882-2020)*. Cuenca: Universidad de Cuenca, 2020.
- Moscoso, Luis. *La Catedral de la Inmaculada*. Cuenca, 1962.
- Palomeque, Silvia. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*. Quito: Flacso Ecuador, 1990.
- Novillo, Miguel "Estudio histórico y cultural de Cuenca en el siglo XX (1920-1980), a partir de la producción literaria de G. H. Mata". Tesis de

- pregrado, Universidad de Cuenca, 2010. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1937>
- Palomeque, Silvia. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*. Quito: Flacso Ecuador, 1990.
- Regalado Espinoza, Libertad. *Las hebras que tejieron nuestra historia*, Quito: INPC, 2010.
- Rodas, Raquel. "Narrativa histórica. Madame Rivet" *AFESE: Revista del Servicio Exterior Ecuatoriano*, n.º62 (2015): 204-238.
- Solís, María. *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1° ed., Cuenca: CPOCA, CECCA, 1992.
- Thompson, E.P., en "History from Below", *The Times Literary Supplement*, 7 de abril 1966: 279-80.
- Tobar, Carlos R., ed. *Viaje imaginario por las provincias limítrofes de Quito*. Quito: Imprenta de la Universidad, 1891
- Vintimilla, María Augusta. «Las formas de resistencia campesina en la Sierra Sur del Ecuador (Gran Colombia- primeros años de la República)». *Revista del IDIS* n.º9, Cuenca: IDIS, (Nov. de 1981): 121-160.