

**Casa de la Cultura Ecuatoriana "Benjamín Carrión"
Núcleo de Bolívar**

**LA PROVINCIA BOLÍVAR
Y
LAS VÍAS DE LA INTEGRACIÓN**

CARTILLA DE DIVULGACIÓN CULTURAL

41

LA PROVINCIA BOLÍVAR Y LAS VÍAS DE LA INTEGRACIÓN



GABRIEL GALARZA LÓPEZ

*Casa de la Cultura Ecuatoriana "Benjamín Carrión"
Núcleo de Bolívar*

C R E D I T O S

CARTILLA DE DIVULGACIÓN CULTURAL # 41

Casa de la Cultura Ecuatoriana

"Benjamín Carrión" Núcleo de Bolívar

(Manuela Cañizares # 511. Telefax: 03 2980333. Email: ccenb@andinanet.net)

Presidente del Núcleo:

Ing. Gabriel Galarza López

Directorio:

Prof. Teresa León de Noboa

Lic. Fausto Silva Montenegro

Abg. Napoleón Yánez

Lic. Mariana Meneses Yánez

Dr. Kléver Arregui Saltos

Ing. Diomedes Núñez M.

Lic. Herman Flores

Ec. Pomerio Garófalo

Secretaria:

Lic. María Alicia de Noboa

Levantamiento de Textos:

Lic. Renán Mena Paredes

Fotografías:

Archivo CCENB

INTRODUCCIÓN

Las rutas de la Patria, los espacios ocupados y recorridos, los asentamientos humanos y las poblaciones construidas en sus trayectos, en la memoria histórica bolivarenses guardan un lugar profundo del cual renacen inmediatamente recuerdos y visiones cuando el tema, en reuniones políticas, gremiales y sociales, en ámbitos académicos, en análisis estatales y públicos, en las conversaciones universitarias, colegiales y escolares, en diálogos familiares, es tratado con vehemencia y una original preocupación. ¡Cómo no iba a ser así cuando este espacio - y las poblaciones que conformaron el ámbito cultural/natural de lo que a partir de 1.884 se llama orgullosamente provincia Bolívar - fuera uno de los más importantes en el enlace comercial y el asiduo tránsito de las culturas nativas, luego en la época colonial y posteriormente en los inicios de la República, de la actual patria ecuatoriana, pero que lamentablemente luego decayera, como desfallecieron sus pueblos, en las primeras décadas del siglo XX , sobre todo por la desviación en el diseño, la construcción y el funcionamiento del Ferrocarril Trasandino, desarticulando las posibilidades de progreso, casi siempre irrecuperables o de hondas repercusiones negativas , en las particulares condiciones que otorgan las épocas!.

La cimentación de un estado – nación tiene mucho que ver con la conformación de su espacio, donde se desarrollan múltiples actividades económicas, políticas, culturales, ideológicas de diversas colectividades. Con sobrada razón el pensador francés Henri Lefebvre solía decir que existe una producción del espacio por parte de los seres humanos. Un Estado – Nación, agregaba, que no podía definirse por una ficción mental, ideológica, especulativa, peor aún por una sustancialidad personalista, sino más bien

contundentemente, su modo de existencia estaba definido por su relación con un espacio.

Sin embargo, cabe decir de paso, que otras y nuevas características aparecen hoy en el furtivo tránsito, a ratos estridente, hacia una nueva organización del Estado, requerida y generada por la Globalización.

Los caminos y los viejos chaquiñanes, tendidos en la fértil yunga, alzándose tozudamente por quebradas y despeñaderos hacia el lomo andino, fueron entrelazando la historia, más que nada la vida, de las colectividades costeñas, serranas y orientales de esta, nuestra nación/estado ecuatoriana. Por ellos transitaron comerciantes, letrados, políticos, encomenderos, gobernantes, ejércitos, productores, la gente de la sociedad civil, etc. Una de las más importantes rutas fue la que entrelazaba el espacio comprendido entre Guayaquil, Bodegas (Babahoyo), Guaranda, Riobamba, Ambato, Latacunga, Quito, Ibarra, Pasto y Popayán.

Este fue uno de los ejes cimentadores de la unidad nacional, de la que visionariamente tanto se preocuparon sobre todo el transformador manabita Eloy Alfaro, el conservador Gabriel García Moreno, y de alguna manera, Antonio Flores Jijón, hijo del primer Presidente de una de las Repúblicas nacida de la grave ruptura de la Gran Colombia, el General Juan José Flores. Fue Antonio Flores quien en calidad de Presidente generó la Vía Flores del centro del país, la que descendió a las tierras y poblaciones de las provincias de Los Ríos y Guayas por las florecientes de la nueva provincia de Bolívar.

¡Cuanta trascendencia económica de la ensambladura de la producción y la circulación se originó en estas vías! Pero no sólo eso, sino que fue mucho más allá. Posibilitó la política de integración del país, y abrió las fuentes del diálogo interregional e intercultural de una nación caracterizada por la diversidad.

Abordar el tema de las comunicaciones, a nuestro entender, es crucial en las actuales y contradictorias circunstancias que vive el Ecuador y el orbe, enmarcados en un proceso globalizador, en el reacondicionamiento de regiones enteras, tanto continentales, como dentro de cada uno de los países. En otras palabras, existe un reordenamiento de los espacios territoriales, donde unos son fundamentales en el funcionamiento del sistema mundial, mientras que otros van quedando cuasi excluidos, al menos de los grandes intereses económicos, con las profundas consecuencias, cuyos golpes comienzan a sentirse.

La categoría de la exclusión ha cobrado una inusitada vigencia en los últimos años. Las colectividades la intuyen, buscando afanosamente no caer en las garras de esta detestable situación. Quizás, en este ámbito la sociedad bolivarenses y las comunidades de las áreas colindantes, más allá de las líneas jurisdiccionales, administrativas, divisorias, es una de las que más atención ha puesto a la exclusión, por haber sufrido en carne propia las difíciles consecuencias de una reiterada desarticulación, pese a encontrarse asentada en el corazón de la patria, en el duro trasunto temporal de varias generaciones que han cubierto los altibajos del siglo veinte.

Nos preocupa el destino de la provincia en las próximas décadas. Especialmente por la crudeza del proceso globalizador y los desequilibrios de una necesaria integración nacional y regional/continental, donde los poderes del orbe están jugando con el futuro y la vida de innumerables poblaciones. Ya nadie puede negar en estos días las oportunidades que potencialmente se abren en el espacio económico y político de lo que algunos pensadores llaman la Cuenca del Pacífico, que cubre la amplia extensión de los países asentados en las orillas del Océano del mismo nombre, tales como China, Corea, Canadá, Estados Unidos, México, Centroamérica, Colombia, nuestro país,

Perú y Chile, entre otros. De ahí los proyectos de una urgente construcción de vías alternativas, amplias y tecnológicamente actualizadas, para enlazar los territorios y mercados de América y Asia, desde las costas del Atlántico hasta los puertos del Pacífico. Precisamente, el Brasil, que según muchos expertos es la novena potencia económica mundial, conjuntamente con países del Asia, se encuentran interesados en la construcción de las vías interoceánicas. Una de ellas es la vía que está proyectada pasar por nuestro país, y cuyo puerto final llevó hace algunos meses al debate nacional, citando a Manta, Guayaquil o Machala.

De manera similar y no por casualidad, en días pasados, rebrotó en el Ecuador el proyecto vial de unión a través de una moderna autopista entre Quito y Guayaquil, las dos ciudades más grandes del país, a partir de un proyecto inicial de una de las universidades particulares de la Capital de la República, la Universidad San Francisco de Quito. El mismo presenta cuatro alternativas de recorrido: 1ª) Quito - Guaranda - Guayaquil; 2ª) Quito - Mindo - Guayaquil; 3ª) Quito - Santo Domingo - Guayaquil; 4ª) Quito - Illiniza - Guayaquil.

Nuevamente la atención vuelve a esta región de la Patria, renaciendo sus insondables y permanentes anhelos de desarrollo, amontonando aún ideas y esperanzas, de las que habla insistentemente la ciudadanía, engarzando visiones y conceptos tales como sostenibilidad, interculturalidad, descentralización y a la vez integración nacional, readecuación de los espacios, mercados nacionales e internacionales, competitividad, las condiciones para la inversión, el mismo reiterado tema del desarrollo equitativo nacional, los problemas de la región y la provincia, las posibilidades que se abren a la producción y la comercialización....etc.,etc.

El recuento histórico siempre es necesario. Los procesos se engarzan en la telaraña del tiempo y las particulares, cambiantes, condiciones de las colectividades y las circunstancias generales del contexto. Lo que hoy somos y tenemos los países, las micro-regiones, las localidades, sin duda, poseen hondas raíces en el pasado, entre marchas, contramarchas, y también drásticas rupturas.

Precisamente, en aquello que respecta a la importancia de las vías de comunicación, coincidimos en gran parte con Alfredo M. Garay (FLACSO 2001:199), quien en el análisis de las condiciones que inciden sobre las oportunidades de inversión del capital, más aún en la afirmación que los inmensos cambios tecnológicos apoyan al desplazamiento a nuevas localizaciones de procesos productivos, empresas de distribución, comercialización y dotación de servicios, cita, entre otras a las siguientes: a) Las condiciones étnico culturales; b) Las condiciones macroeconómicas; c) La concentración de condiciones generales de la producción; d) Las condiciones generales de la reproducción; e) La proximidad a los principales insumos; f) La cercanía a los grandes mercados consumidores; g) Las condiciones fiscales, carga tributaria, ventajas arancelarias, subsidios, etc; h) El contexto político – institucional; i) Las condiciones culturales, ambientales y urbanas.

En lo atinente a las condiciones generales de la producción, estas son cruciales puesto que hacen relación a la existencia o no de una adecuada infraestructura, generalmente instalada por el Estado, tales como la vialidad, puertos, aeropuertos, puentes, canales, sistemas de generación y transmisión de energía, sistemas de comunicación, entre otros. Cuestión que en el caso ecuatoriano, es una larga acumulación histórica, que tuvo su auge en la generación de los llamados polos de desarrollo, en la vertiente de la sustitución de importaciones y en al apoyo a la exportación de materias primas

y alimentos, así como atendiendo a los intereses de los grandes importadores, en las décadas de los sesenta y setenta, sobre todo con la apertura de la etapa petrolera, donde los ingentes recursos provenientes de la explotación del petróleo, manejados por los gobiernos de turno, orientaron a la creación de una adecuada y moderna, en aquellos años, infraestructura, y el apoyo conciente a los procesos migratorios internos del país, y el crecimiento urbano de unas pocas ciudades, sobre todo Quito y Guayaquil.

No es de extrañarse que sean tomadas en cuenta las condiciones culturales y étnicas, puesto que ya a nadie puede escapar, sólo para citar un elemento importante, que las posibilidades de organización de las colectividades, en las actuales visiones del desarrollo e incluso de la inversión, cumplen un papel de sustento de los proyectos económicos, así como de los sociales.

Al querer resaltar la importancia que tienen las vías de comunicación para el desarrollo, y al revisar brevemente el papel que han cumplido en la historia de construcción del país, y las repercusiones que la desatención estatal en este campo sobre la provincia Bolívar han tenido particularmente, a partir de fines del siglo XIX, queremos abrir no solo el debate sino la presentación y el impulso de propuestas actuales que aporten patrióticamente, sin los agregados y pegajosos intereses particulares, para que esta importante sección del país tenga una respuesta positiva, de cara a un desarrollo siempre postergado, que ha determinado una situación crítica en la vida y en la conciencia de los ciudadanos. ¡Sea una nueva oportunidad para levantar nuestras voces!.

LOS AÑEJOS CAMINOS

En las salinas de Tomabela laboraban familias procedentes de diversos lugares, conformando colonias multiétnicas, originarias de los cacicazgos de

los Chimbos, Puruhaes, Panzaleos, Chonos, Huancavilcas. Los “cachi camayocs” como así refiere el antropólogo Segundo Moreno Yáñez, (Ayala Mora Vol. 2,1983:90), se dedicaban principalmente a la extracción de la sal para su comercialización y canje, entre las poblaciones de la sierra y la costa. Los “mindalaes” eran los encargados de la comercialización de la sal y los productos cosechados y confeccionados de acuerdo a las especies animales y vegetales de la rica y diversa existencia de pisos climáticos, en una relación económica de intercambio de las zonas altas, de páramo, medias, templadas y bajas, subtropicales, de esta parte de lo que hoy es el Ecuador. Posteriormente, serían asentados los grupos “mitimaes”, de migración forzosa, obligada por los Incas, provenientes de la región de Caxamarca en el actual Perú, quienes tuvieron acceso a los recursos económicos de la cuenca del río Chimbo, sumándose a las relaciones comerciales que venían dándose de antaño, entre los cacicazgos de la Hoya y de las zonas aledañas de los Chonos y Huancavilcas, así como de los Puruhaes y Panzaleos.

Al respecto, el estudioso francés Jean Paul Deler, en el año 1987, publicó en castellano, a través del Banco Central del Ecuador, su obra “Genese de L’Espace Equatorien” (ECUADOR, DEL ESPACIO AL ESTADO NACIONAL. Biblioteca de Geografía Ecuatoriana, Vol. 2. Ed. Banco Central del Ecuador. Quito, 1987. Traducción de Federico Yépez Arboleda), de enorme significación para el país. Y es que, para la temática que estamos contemplando, es de necesario estudio. Así, en la página 45, nos dice: “Las relaciones entre las hoyas andinas y las llanuras y colinas costeras presentaban una modalidad diferente en la medida en que ciertos grupos humanos parecían haber sacado provecho de su ubicación geográfica en el sitio de contacto de las dos grandes regiones, por desempeñar un papel de intermediarios en el sistema de intercambios. Estos pueblos ocupaban ciertos valles altos que se

internaban, a veces muy profundamente, en el declive externo de la cordillera occidental, valles que sirvieron probablemente de estaciones de enlace en los itinerarios de acceso a las hoyas interandinasHabría existido ahí una de las manifestaciones mas antiguas de los lazos de complementariedad entre la cuenca del Guayas y los Andes centrales”.

Las parcialidades de los Chimbos, entre cacicazgos y ayllus, mantuvieron además de las relaciones de intercambio con los pueblos aledaños, por los senderos y chaquiñanes abiertos en el área serrana y en la “yunga” (los yungañan), el control vertical de los pisos ecológicos de la economía, característico, como habla John Murra, de las sociedades andinas, de tal manera que complementaban el aprovisionamiento de productos de climas subtropical, templado y de los páramos. Los Simiátug tuvieron el control de las tierras de Pucará y Pambil; los Tomabelas y los cacicazgos de Guanujo y Guarangas la zona de Soloma y Caluma, con múltiples relaciones con el cacicazgo de Pilahuin y Llangahua; los Chapacotos y Asancotos con Telimbela y el área del Samama; los Chimas y Chillán con Angas, Balzapamba y el Tambo.

Ya en la época colonial, los conquistadores utilizando las vías fluviales de la costa y los senderos que ascendían a la región interandina, los caminos del Inca, cimbreantes en el lomo andino, llegaron a los verdes, fecundos valles, especialmente en el segundo tercio del siglo XVI, fundando centros urbanos, asentamientos, villas y ciudades, cambiando y combinando los ancestrales nombres, rompiendo lo toponímico, e izando las denominaciones de los santos de veneración hispana: San Joseph de Chimbo, Purísima Concepción de Guaranda (San Pedro de Guaranda), San Miguel, San Pedro de Guanujo, Santa María Magdalena (Chapacoto), La Asunción (Asancoto), Santiago (Cumbibamba), San Lorenzo/ San Llorente (de Guamarica), San Simón (Yacoto), San Antonio (Tarigagua), Santa Fe, San Sebastián, San Vicente, etc.

El propio Sebastián de Ben – Alcázar fundó San Joseph de Chimbo, localizada en un serrano lugar estratégico de comunicación interregional, fecundas para la producción, con suficiente agua y sistemas de regadío incaico, elevada población indígena, mano de obra indispensable para la instauración de formas de explotación de los obrajes, las minas y la feracidad del suelo. Esta notable fundación fue sin lugar a dudas, en medio de la fuerte resistencia indígena en la región. Al respecto hay una referencia que correlacionamos aquí, de lo que escribió en la primera parte de la década de 1930, don Jacinto Jijón y Caamaño, en el primer tomo de su obra “Sebastián de Benalcázar” : “Tan estrecha era la situación de los conquistadores, que Benalcázar “conocía que convenía” vencer Teocaxas, que están puestos en unos grandes llanos despoblados y no poco fríos. Allí detenido por la indomable resistencia de los indígenas, emprendió nuevamente la marcha hacia el sur, para buscar la ruta del Chimbo, cerca de la Costa. El guía los “llevó por buen camino, hasta un río, que aunque grande, como ya aquellos soldados estaban diestros en todo género de servicio militar, y de emprender con ánimo valeroso cualquier trabajo, presto de dieron maña de pasarle con balsas que hicieron”. Así, quizás, siguió luego más por las tierras de la que sería más tarde la provincia de Bolívar, que por la de Chimborazo, para acercarse al lago de Colta, por la vía que, de San Miguel y San José de Chimbo, pasando por Santiago, va a Cajabamba (Jijón y Caamaño 1983:31).

La ubicación del espacio de lo que constituyó el Corregimiento de Chimbo, y más tarde de Guaranda, cumplía favorablemente varias funciones para los colonizadores, que tenían su mirada en su península Ibérica, en sus comarcas castellanas, andaluzas y más, entre ellas la posibilidad de vinculación y mantenimiento de urgentes relaciones – de acuerdo a la época – a través de los puertos fundados en la costa del Pacífico. Abría la comunicación con las

demás fundaciones urbanas del callejón interandino, desde las cuales ejercían el poder sobre los pueblos dominados, y efectuaban el reparto de las “encomiendas” asignadas a los conquistadores. Poco a poco se entretejió la red de relaciones del poder colonial y la red necesaria de comunicaciones entre asentamientos, encomiendas, villas y ciudades fundadas, articulando el eje longitudinal interandino, con el eje lateral del centro de lo que sería la Real Audiencia de Quito y el puerto de Santiago de Guayaquil, atravesando el territorio del Corregimiento de Chimbo (Guaranda), por los múltiples caminos que descendían hasta los ríos, que conforman el rico sistema fluvial de la “yunga” y que sirvieron para el tránsito y transporte por la extensa cuenca del Guayas, en cuyo trayecto cumplió un papel preponderante el asentamiento de Santa Rita de Babahoyo (conocida en la Colonia como Bodegas, precisamente por el trascendental rol comercial que tuvo).

Varios Cronistas y Misioneros escribieron acerca de estas tierras de Abya - Yala, de los caudalosos ríos y caminos empinados (chaquiñanes), de sus aventuras, peripecias y gratos recuerdos, salpicados naturalmente de una cosmovisión europea, de la cual no podían escapar fácilmente. De entre ellos, quisiéramos tomar unas pocas notas suscritas por el Padre Bernardo Recio, quién a mediados del siglo XVIII salió de Cádiz hacia la ciudad de Quito, demorando la travesía casi un año (desde el 30 de mayo de 1749 hasta el 13 de abril de 1750): “ Aunque hay varios derroteros para ir a Quito desde Guayaquil, el más seguido es del río que allí se navega en canoas, chatas o balsas. Esta última, es la embarcación más cómoda...Sobre ellas fundan una como casa, ya añadiéndola velas surca sin vaivenes, aunque si no hay viento, como no admiten remo, son muy morosas....Después de haber empleado en la difícil boga algunos días más de los ordinarios llegamos finalmente al sitio de Babahoyo. Es dicho sitio una como villa o ciudad portátil. En el verano se ve

llena de gente, adornada de calles y abastada de tiendas de mercancía porque es la feria continua y lugar del comercio de las poblaciones de la sierra de Guayaquil....Pero en invierno, creciendo el río, y emulando las extenuaciones del Nilo, inunda toda la llanura; y así sólo quedan libre algunas casas, o por la mayor altura, o por la fortaleza de su madera, y la iglesia que está dedicada a la esposa de Jesucristo, Santa Rita. Pero la plaza es un lago, a la cual íbamos nosotros, y venían las gentes a oír misa, y la misión (que no por eso omitíamos) en canoas....De aquí al pie de los montes se va por tierra, pero tan llena de agua y lodosa, que parecía navegar... A la mañana empezamos la subida, y comenzó también a probarnos la nueva tierra, pues viniendo de clima tan caliente, el beber de aquellos arroyos helados, si bien deleitaba, mas nos desataba en evacuaciones. Íbamos haciendo jornadas breves, disponiendo las mansiones en parajes señalados, de que todavía me acuerdo: Caluna (Caluma), Tari, Huagua (Tarigagua), etc., nombres de la lengua Inga, y aquí cuando nos encontramos con estos indios, tuve el consuelo de saber ya la lengua, que veníamos aprendiendo con arte por el camino, y confesamos a algunos. ¡Oh qué subida!. Este pareció el trabajo mayor de todo el viaje....Por fin en el último tramo para vencer el alto de Pucará, no pudiendo avanzar las mulas, desmontamos, y para poder caminar por aquel lodo y resbalos, descalzos de pie y pierna, jadeando y con gran fatiga, subimos al alto para helarnos allí...Ya en el alto de la montaña padecimos un cruel frío, tanto más sensible, cuanto más abiertos traíamos los poros con la calidez de la tierra baja. Fue todo nuestro alivio una grande hoguera, junto a las barracas donde nos preparaban el dormitorio. A la hoguera se juntaron muchos indios, que doctrinamos, y todos hicimos nuestras devociones....Empezando por la mañana a descender del alto, vimos una tierra nueva y un nuevo cielo. El cielo que parecía más claro y sereno; la tierra con nueva apariencia, por los montes,

por la hierba y por las plantas, todo de diversa especie, que cuanto ocupó nuestra vista en la llanura.....Es la primera tierra que se halla en la vía de Quito esta provincia de Chimbo. Llamo y llaman allá provincias a un conjunto de pueblos sujetos a un corregidor, que suele señalar la naturaleza con alguna corona de montes que la rodean. Lo mejor que tiene esta pequeña provincia, es el estar dedicada al glorioso San Joseph, y allí tiene el santo dedicado su asiento. Llaman en Indias asiento a un lugar que elegían los españoles para residir en él dejando a los indios libres en sus pueblos....Más apreciable nos fue el obsequio del señor cura de Sant Miguel, don Aguado, que nos envió sus indios por precursores de nuestras marchas, y con palas y azadones, nos aliñaban los caminos muy lodosos por el invierno....Aunque están a la vista los muchos cerros nevados que coronan al reino de Quito; pero ninguno iguala al que está y tiene el nombre de esta pequeña provincia, que por eso se apellida con el nombre de Chimbo Razo, que quiere decir Nieve de Chimbo... Al pasar por su raíz, sentimos, como sucede casi siempre, gran viento. Hay por allí arenales, por los cuales nuestros jóvenes por diversión, daban carreras largas, y cayendo unos y otros en la arena, y celebrándose su caída....Concluimos el pasaje con hacer noche junto a una ermita de una milagrosa imagen de la Virgen, que llaman de Chuquipogio...La dicha célebre ermita, toca ya los términos de otra mayor provincia...que llaman de Riobamba”(H. Toscano 1989:159).

Estas referencias del Padre B. Recio, de una manera u otra se repiten en los vehementes testimonios de tantos viajeros que escribieron acerca de los caminos y las poblaciones que en la Colonia, y luego en los inicios de la República, fueron parte sustancial de la conformación e integración de la nación ecuatoriana.

La carta que escribe el Obispo de Quito, don José Pérez Calama, desde Guaranda, el 26 de agosto de 1790, al Presidente de la Real Audiencia de Quito, don Juan Antonio Mon y Velarde, contiene elementos importantes que hablan de la “fragosa cuesta de San Antonio de Tarigagua” ya enunciada por el científico de la misión geodésica don Antonio de Ulloa en su obra “Viaje a la América Meridional”. Tanta trascendencia tuvo este trayecto que el Obispo Calama expresa en la misiva que la mejorará con las rentas episcopales y el apoyo de los clérigos, vecinos, hacendados y comerciantes de Guaranda, Quito, Guayaquil, Ambato y Riobamba, quienes reciben directamente los beneficios de este camino, “cuyo tránsito es inevitable para todo el comercio civil y mercantil, no sólo de esta provincia de Guaranda sino de todas las demás de este mi Obispado de Quito, con la ciudad y puerto de Guayaquil, desde donde se surten estas provincias de cuanto allí llega de nueva España por la vía de Acapulco, y de nuestra antigua España por Cartagena de Indias o Panamá, o por el collado de Lima”(J. Botasso 1983:43).

Otros caminos son los que se conocían con el nombre de la Chima y Angas, por donde recorrían, entre otros los miembros de la familia de don Pedro Tobar y Erazo, y los senderos que descendían desde Guanujo hacia Soloma, transitados por otros luchadores como el constante mensajero de Bolívar, don Manuel Páliz, o el presbítero Próspero Bascones, cura de la doctrina de Guanujo a quien ya en abril de 1813 se le acusó de haber entregado cinco mil chontas envenenadas al ejército Libertador, traídas desde Guayaquil por el camino de Chazojuan.

Existiendo una temprana enemistad con el Corregidor de Guaranda Gaspar de Morales, don Pedro Tobar y Erazo, nombrado Teniente de Milicias y Teniente de Corregimiento, en el año 1804, le reclamó por la serie de infundios que pretendían hacerle daño quitándole el contrato que poseía para transportar y

abastecer de hielo (nieve) extraído del Chimborazo a los moradores de la ciudad de Guayaquil. El contrato estuvo celebrado con el Intendente y el Cabildo de dicho puerto, otorgándole exclusividad en este tipo de comercio (Botasso 1983:381). Quizás este enfrentamiento de la familia Tobar con el Corregidor también influyó en la adhesión al movimiento libertario criollo que iba germinando en esta parte de la América andina.

La familia guarandea de los Tobar, conformada por Antonio, José María, Benedicto, Pedro y María, era poseedora de tierras y pastizales, de caballos y mulares para la transportación, estuvo dedicada al porteo, siguiendo la ruta del llamado Camino Real, y los senderos propios y conocidos en el descenso del camino de la Chima y Angas, especialmente transportando hielo del gran nevado del Chimborazo a Sabaneta, Bodegas de Babahoyo y Guayaquil. Esta circunstancia posibilitó a sus miembros el contacto con los patriotas guayaquileños y la apertura a las ideas del Iluminismo, la modernidad y la revolución francesa, participando en las acciones encaminadas a la Independencia de la Corona Española. Notorio fue su aporte y destreza para que luego del 9 de Octubre de 1820, condujeran hábilmente al ejército patriota por los senderos que conocían minuciosamente, en su ascenso hacia la serranía, y específicamente a Guaranda, de tal modo que engañando al ejército realista, presentaron batalla con un pequeño pelotón que ascendió sabiendo su cometido, por el tradicional Camino Real, mientras que el fuerte del ejército patriota atacó por dos frentes, en las espaldas de las posiciones españolas dirigidas por el Comandante Antonio Forminaya, e infringieron una rotunda derrota en tierras de la hacienda del Alguacil Mayor del Corregimiento, el español Ángel Barba, en la población de Bilován, gracias a la información que proporcionó previamente y de manera pormenorizada la hija del hacendado, la hermosa y valiente Josefina Barba a su enamorado Pedro Tobar. Josefina

había salido furtivamente en la noche anterior hacia la yunga para dar encuentro a los Tobar, quienes le habían encargado les informara oportunamente de los movimientos de las autoridades y del ejército español. Luego de haber soportado las sutiles galanterías y conocido de los labios del jefe español Forminaya los planes del combate contra los independentistas y las posiciones de los cañones y las trincheras escalonadas en la pendiente que habían construido los soldados de la Corona en su hacienda, ubicada en la parte alta del trayecto del Camino Real. La ubicación era estratégica para sorpresivamente diezmar al ejército patriota en su glorioso avance a Guaranda. La batalla fue librada un mes después de la Independencia de Guayaquil, es decir el 9 de Noviembre, gracias al apoyo de hombre y mujeres patriotas de la actual provincia de Bolívar, abriendo el camino que culminó en la cima del Pichincha, un día 24 de mayo de 1822. Muchos bolivarenses pelearon y murieron por la libertad de nuestros pueblos, llegando hasta los campos de batalla de Junín y Ayacucho. Entre otros, los eternos caminantes de la yunga, los hermanos Tobar.

Habiendo mencionado el camino que posibilitó la gran marcha de la Libertad hasta el Pichincha, corresponde recordar que en la época, en el año 1800, don Juan Barrio y Ferruzola señalaba como la vía más corta entre Quito y Guayaquil era aquella que desde Ambato seguía por Guaranda a Babahoyo y de ahí al Puerto. Por su trascendencia y fidedigno testimonio histórico es oportuno transcribirlo: “Que ayer 5 del corriente (enero de 1.800) salí a las 6 de la mañana de Santa Rosa y a las 5 de la tarde entré en Guaranda habiendo caminado once horas a un paso regular; de modo que conceptúo que compuesto el camino, no habrá las quince leguas y que un hombre despachado, mudando bestias, repondrá con comodidad, de Quito a ésta haciendo las jornadas siguientes:

- La primera en Latacunga (esta es la más larga)
- La segunda a Hambato o Santa Rosa.
- Y la tercera a ésta; y hecho el camino de Tovar como ha ofrecido; en cuatro días se irá a la Bodega” (Botasso 1983:360).

Nótese que la ciudad de los Tres Juanes escribe con H, y Bodega llama a la ciudad de Babahoyo.

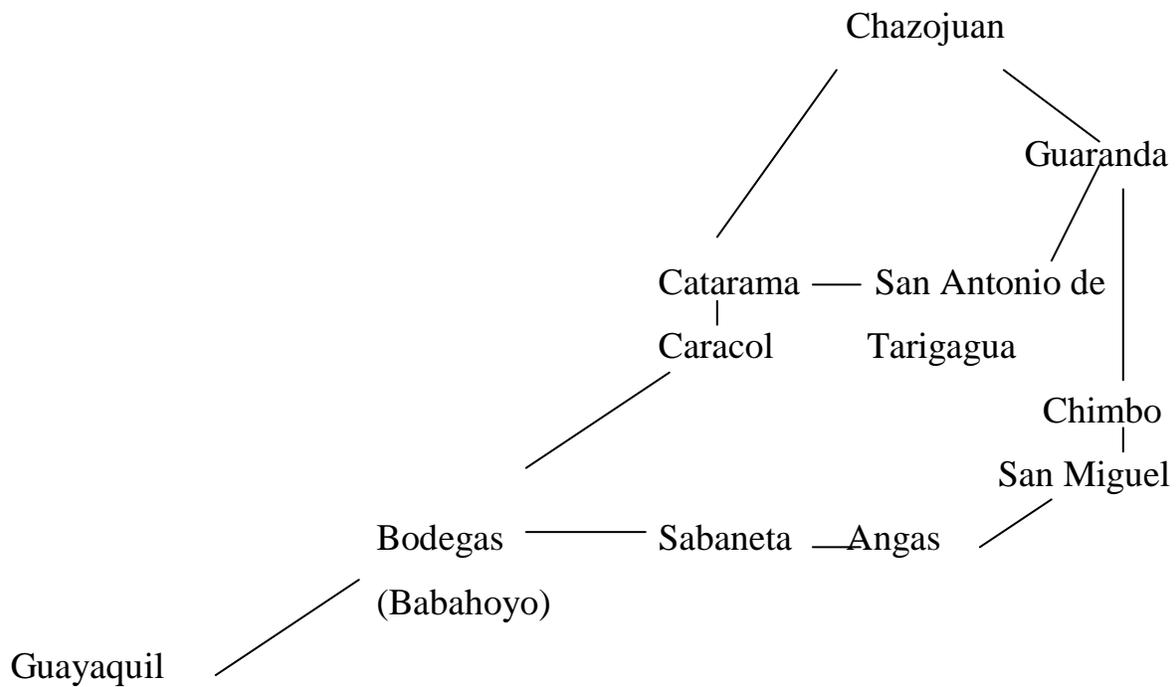
Como puede observarse en los mapas diseñados en la época, y luego en la segunda parte del siglo XIX, la travesía más corta, y más utilizada entre Quito y Guayaquil, secularmente fue la que iniciándose en el puerto utilizaba la vía fluvial hasta llegar a Bodegas (Babahoyo) y de allí continuar hasta las poblaciones asentadas al pie de los majestuosos Andes, en el ramal del Chimbo. Una de los caminos seguía por Sabaneta, cercana a la actual ciudad de Playas (posteriormente llamada Montalvo, en honor al Cervantes Americano), continuando por las riberas del río Cristal hasta Balsapamba y el ascenso del Tambo de Angas, por el camino llamado de La Chima, hacia Piscurco y luego descender al valle donde se erguían San Miguel, San José de Chimbo y Guaranda. En el año 1808, el viajero W.B. Stevenson, acompañante del Conde Ruiz de Castilla, anotaba calurosamente “Al día siguiente llegamos a la población de San Miguel, situada en una profunda hondonada con frente a un hermoso paisaje de las montañas que lentamente parecen levantarse unas sobre otras hasta que sus cumbres se pierden en las nubes”(Toscano 1989:207). Luego seguía la ruta a Riobamba o Ambato, por los diversos caminos que serpenteaban las altas montañas de la Cordillera Occidental, por Santiago, por la Hacienda Cachisagua, por el Camino del Inca, o por Guanujo y El Arenal, al pie del coloso de América, el Chimborazo.

La otra vía de enlace con la Costa fue aquella que siguieron, entre otros, los integrantes de la Misión Geodésica, en mayo de 1736, quienes desde Bodegas tomaron la dirección hacia el norte de Cacharí, por Caracol y Playas de Ojivar, subiendo por los márgenes del río hasta Catarama, continuando por la espesa vegetación de Chontapata, las faldas del Samama, Carquiyaco, la cascada de Mamarumi, hasta Tarigahua, donde solían descansar los transeúntes, en una posada característica de la Colonia, puesto que a partir de ese sitio daba inicio la renombrada Cuesta de San Antonio, de la que tanto han hablado los viajeros, continuando por la pequeña llanura de Guamacruz, Pinllupata hasta culminar en Pucará, que convoca a exhalar el aliento del final del ascenso de la “cuesta” afamada, para descender hacia Guaranda por las haciendas de descendientes hispanos y criollos de Chaquiragra. Esta es la ruta que siguió unos años más tarde el misionero Bernardo Recio, y otros que en sus notas recogen el hermoso paisaje y las duras dificultades de los senderos arteriales arrancados a la montaña.

La tercera vía, llamada de Chazojuan, menos transitada a la que se llegaba desde Babahoyo por Caracol, dirigiéndose hacia el caserío de Soloma (hoy Echeandía) por Sabanetillas, continuando por Pintiambi, ingresando por los cañones de Limón, Orongo, llegando a San Pedro de Guanujo y a la Limpia Concepción de Guaranda, según una denominación de la época. Históricamente, este sendero fue el que transitaban frecuentemente las familias asentadas en Guanujo. Uno de sus hijos el patriota don Manuel Páliz, la utilizó en muchísimas ocasiones llevando comunicaciones a los patriotas y a sus ejércitos en las jornadas de la Independencia. Muchos de los mensajes de Simón Bolívar y Antonio José de Sucre fueron portados

urgentemente por el joven independista Páliz, quien fue reconocido por los grandes de la lucha libertaria americana.

Tres fueron, en conclusión las principales rutas de unión de la Costa con la Sierra, tomando el eje principal económico – político de la Colonia, y gran parte de la época Republicana: El Camino Real o de La Chima; el sendero de la Cuesta de San Antonio de Tarigagua o ruta de la Misión Geodésica; y el camino de Chazojuan, del heraldo Manuel Páliz.



LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FLORES Y EL FERROCARRIL

El segundo tramo del siglo XIX tiene sus peculiaridades económicas y políticas que posibilitaron la consolidación del Ecuador como estado-nación,

luego de sobrepasar las crisis que casi le llevaron a su fragmentación, al establecimiento de un protectorado de Francia, o al reparto del territorio ecuatoriano entre el Perú y Colombia. En el campo económico, la región de la Costa vio crecer la producción agroexportadora, abriéndose aún más la época del cacao, el caucho y la venta de los sombreros de paja toquilla. La costa se especializó en la producción para la exportación, bajo la égida de formas capitalistas de producción, mientras que la sierra, amplió el espacio del mercado nacional, especializándose por lo tanto en la producción para los habitantes del país, eso sí aún con la hegemonía de formas de producción precapitalistas heredadas de la vieja hacienda colonial, por ende del tradicional gamonalismo andino.

El período que corre entre los años de 1860 y 1875, ampliamente dirigido, con ciertos momentos de variación, por parte del ultramontano García Moreno, ciertamente que tiene en su haber positivo la búsqueda afanosa de la consolidación nacional, dadas las circunstancias y los apetitos del Santo del Patíbulo, a través de una política gubernamental con una tenaz centralización y cobijado el mandatario por el texto de una Constitución dictatorial a la que llamaron la Carta Negra sus opositores liberales, y muchos miembros de lo que sería la tercera vía o Progresismo.

García Moreno se orientó a la articulación del país, para lo cual creyó como una necesidad urgente, especialmente en su segundo período, entre 1869 y 1875, realizar un plan de construcción de varias vías de comunicación y la implantación del ferrocarril. Claro está que muchos de sus coidearios, especialmente serranos, recibieron de muy mal agrado el hecho de que García Moreno, en la ampliación, reconstrucción y empedrado de los caminos, utilizara de manera impositiva a los indígenas “conciertos” de las haciendas, quitando mano de obra a las faenas que obligaba diariamente la clase

terratiente; más aún cuando el gobierno garciano dejaba anclada la nueva costumbre de pagar salarios, aunque mínimos, a los peones de las carreteras.

Lo cierto es que, hay que reconocer en García Moreno, su visión estuvo concentrada en la educación y en la construcción de una infraestructura vial que comunique a las poblaciones de la Costa y la Sierra, articule el mercado nacional, permita el desarrollo del capital bancario, y sobretodo consolide la integración del Ecuador.

Con fondos nacionales inició un plan de construcción de vías férreas. Siendo casi una obsesión la que conectaría Guayaquil con la sierra, sobretodo con la Capital del país, Quito. Lamentablemente el erario nacional y los préstamos locales eran muy bajos como para poder construir el ferrocarril. Sin embargo comenzó la gran obra, que tomaba en cuenta inicialmente el recorrido por el territorio de la actual provincia de Bolívar, en medio de las iniciales propuestas e intereses del desvío por Sibambe, en la provincia de Chimborazo. De acuerdo al notable secretario de Juan Montalvo, el liberal Roberto Andrade, la obra del ferrocarril de García Moreno “ ...lo comenzó desde Yaguachi, en las cercanías de Guayaquil, para que en la cima de los Andes se encontrase con la carretera construida desde Quito. El tránsito de Yaguachi a Guayaquil debía verificarse en naves fluviales, por los ríos Yaguachi y Guayas. El espacio de ferrocarril que García Moreno alcanzó a construir, no fue sino desde la población de Yaguachi hasta cerca de Naranjito, cosa de 15 kilómetros de extensión, vía angosta. Veintimilla y Caamaño lo construyeron hasta el puente de Chimbo: de ahí debía trepar hasta la meseta de Sibambe, en los Andes, punto hasta donde estaba la carretera delineada”(Roberto Andrade 1985:289).

Desde el asesinato de García Moreno (1875) hasta el triunfo del Liberalismo Radical (1895), el país vivió en el ámbito económico un importante

crecimiento de la economía de exportación y bancaria, pese a los altibajos políticos del estado, con una profunda articulación al mercado mundial. La época de hegemonía del Progresismo (1884 – 1895), inaugurada por Plácido Caamaño quien gobernó entre 1884 y 1888, seguida por el gobierno del hijo de Juan José Flores, el presidente Antonio Flores Jijón (1888 – 1892), y concluida con Luis Cordero (1892-1895), constituye el ámbito de resoluciones trascendentales y problemas suscitados en la construcción del ferrocarril que debía unir Guayaquil con la ciudad de Quito, atravesando por las tierras de Bolívar, entonces ya conformada como provincia, a partir del 23 de abril de 1.884.

En el gobierno de José María Plácido Caamaño, fue contratada la continuación de la obra del ferrocarril del sur con el Ingeniero Marcos J. Kelly, quien venía de realizar algunas vías férreas andinas en Bolivia y Perú. El empresario inglés trabajó en el proyecto hasta 1890, año en el que fue rescindido el contrato. Este había constituido la Compañía de Obras Públicas del Ecuador para construir la vía de Chimbo a Sibambe, gracias a un préstamo de 9 millones de francos, con la garantía del Gobierno a través del monopolio de la sal. En 1887 fue conformada otra empresa cuyos accionistas fueron Kelly, George Chambers, Stagg, Coronel Reimberg, etc. La primera tuvo problemas climáticos y derrumbes, mientras que la segunda alcanzó a tender las rieles entre Yaguachi y Durán. Luego los trabajos fueron detenidos, ingresando el proyecto del ferrocarril a la contienda política, al uso ideológico ultramontano del advenimiento de la “máquina del diablo”, “el ferrocarril de la herejía”, y a la trastienda camuflada de los intereses económicos.

Al respecto, el historiador Enrique Ayala Mora, en el artículo “Los Ferrocarriles”, dice: “El conflicto de mayores proporciones fue sin duda, el desatado alrededor del “Contrato D’Oksza” que se gestionó durante la

administración del Doctor Antonio Flores Jijón (1888-1892). El contrato contemplaba la terminación del ferrocarril Durán-Yaguachi, reparación de la vía Chimbo y construcción de la red de esta última localidad hasta Riobamba. Incluía además el compromiso de colocación de dos muelles de hierro en Guayaquil y Durán. Se formaría para el efecto una compañía europea, a la que cederían sus derechos y obligaciones, tanto Kelly como la Compañía de Ferrocarril. El plazo para la formación de la nueva empresa, fue seis meses. El Conde Thadee D'Oksza – figura principal de la compañía, se comprometía a depositar en un banco europeo dos millones de francos, en calidad de garantía”(Ayala Mora, Vol.7, 1983:261).

Pese a las zancadillas ultramontanas de la oposición en el Parlamento, el gobierno logró la aprobación separando el problema de la conversión de la deuda externa y el proyecto del ferrocarril, hasta que en septiembre del año 1890, el Presidente Flores Jijón inscribió el ejecútese en el contrato.

Retomo nuevamente en esta parte el texto de Ayala Mora antes referido por la trascendencia que tiene para la historia local y de las provincias de Bolívar y Los Ríos: “La oposición, una vez que los arreglos estaban ya funcionando, halló su carta fuerte en las atribuciones que tenía el Consejo de Estado para intervenir en la negociación y a través de su más lúcido vocero, el Dr. Camilo Ponce Ortiz, lanzó una nueva campaña contra el contrato, al que se le calificó de oneroso y vergonzoso para el país. Las razones aducidas iban desde el alto costo por kilómetro de vía férrea, hasta la presunción de un incumplimiento de las cláusulas del contrato por parte de los capitalistas europeos, a quienes se acusó de intento de estafa porque no llegaron a depositar los dos millones de francos en efectivo”. El debate se complicó con la cercanía de las elecciones, en las que participaron activamente los protagonistas del conflicto. Al fin, pese a los reiterados intentos de arreglo y de hábiles gestiones de Clemente

Ballén, Comisionado Fiscal del Ecuador en Europa, el Consejo de Estado dio la razón a Ponce y el contrato fracasó”(Op.cit.:261). De este modo, enredado en conciencias minúsculas, mezquinas, sectarias, faltas de visión, como en tantas ocasiones de la historia nacional y local, el proyecto fue diluido en las riberas de la desesperanza, ocasionando un largo proceso de exclusión para la provincia de Bolívar.

Pocos años atrás, durante el gobierno de Flores Jijón, había sido ratificada técnica, económica y socialmente, la conveniencia de la construcción de la vía del Ferrocarril del Sur por la provincia de Bolívar, por parte del técnico inglés, el Ing. E.C. Dougherti, jefe de obras de la empresa de Marcos Kelly, testificado por el ingeniero Modesto López y la relación del viaje conjunto efectuado con uno de los fundadores de la provincia, el Dr. Gabriel I. Veintimilla F., en el tramo que va desde el norte, Guaranda, por las riberas del río Chimbo, sigue hasta la ciudad de San José de Chimbo, luego a San Miguel y Tumbuco hacia el sur, hasta el puente de El Palmar, en el actual cantón Chillanes.

Dice el doctor Veintimilla en el relato del viaje que realizó con el Ing. López, a quien había enviado el Gobierno para verificar las condiciones favorables para la construcción de la vía férrea en la hoya del Chimbo antes que por Sibambe que quería ser impuesta por razones de índole político e intereses económicos: “Invítome el señor Ing. Para que le acompañara en su exploración, y lleno de contento me ofrecí a emprender la marcha que se dio principio el 3 del mes en curso. Las Autoridades y los pueblos de los cantones de Chimbo y San Miguel salieron al encuentro del señor López y manifestaron el más exaltado entusiasmo, no solo para proporcionar su cooperación sino para hacer los mejores sacrificios, con el fin de facilitar el trabajo de la línea, caso que se construyese por esta vía.....El 5 salimos de San Miguel,

atavesamos Tumbuco, el Anejo de San Juan, Cashapamba y continuamos hasta Lotán por un terreno enteramente plano. Pasamos el riecito Milliguayco, recorrimos Achupallas, Quisachoa, Rodeo, Playas de Carolina, etc., hasta llegar a Atiacagua de donde pernoctamos, admirando siempre la facilidad que en este trayecto ofrecía para la línea férrea. Al día siguiente continuamos la marcha bajando por el Yunquilla y siguiendo por Chaupipotrero, Angomoras, Chilcapamba, etc., terrenos que presentan en su mayor parte, cómodas explanadas que manifiestan el menos entendiendo las ventajas que la naturaleza brinda para el ferrocarril”.

“Cuando llegamos a la playa cercana al puente de El Palmar, mediante las indicaciones del Sr. Ingeniero tuvimos conocimiento que de ese punto hasta tocar en la cima de la cordillera que hace la división de las aguas entre los ríos Chibunga y Vinchoa, había la distancia suficiente para subir con la gradiente del tres por ciento, aunque sea para montar la cordillera; tanto más, cuanto que debería hacerse un pequeño túnel para salir a la hoya de Totorillas origen del Chibunga; es decir a la meseta del Chimborazo; por lo que no solo es posible hacer la explanación de la mesa para el camino de hierro sino que presenta la mayor facilidad en toda su extensión. No hay pues, punto de comparación entre ésta y la difícil vía de Sibambe que tiene que cruzar por ramales muy escabrosos de suelo deleznable y clima mortífero...”(I.Municipio Guaranda 1997:153).

De igual manera el ingeniero inglés Dougherty el 1 de octubre y el 7 de diciembre de 1885, presenta sus observaciones y criterios acerca de las inmensas ventajas técnicas y económicas que determinaban haga su recomendación para la construcción de la vía férrea por la Hoya del Chimbo, señalando en tales informes (Op.cit. 1997:149), dirigidos al ingeniero Kelly, entre otros asuntos, los siguientes:

1. La distancia entre Quito y Guaranda es menor, comparándola con el tramo Quito – Sibambe; la primera se cubría, en la época, en tres jornadas, mientras que el segundo en seis días;
2. El ferrocarril alcanzará una mayor altura al llegar a Guaranda, sin tropiezos; en el Socavón alcanza a 8.448 pies; mientras que en Sibambe, venciendo dificultades llega a 7.000 pies sobre el nivel del mar. Sin mayores escollos se podría unir el ferrocarril con la carretera en Zicalpa o Cajabamba desde Guaranda por el Paso del “Portachuelo”, en un tramo de siete leguas y tres por ciento de gradiente, en tanto que por Sibambe existía serias limitaciones y una gradiente del 4%;
3. El costo de la construcción del ferrocarril por Guaranda es menor, si se toma en cuenta el tramo desde Laucay hasta la ciudad indicada, exigiendo menos trabajo en el tendido de rieles y durmientes por las vegas de río Chimbo. Esto no sucede en la otra alternativa; “...De Licay hacia abajo irá por un sendero de setenta centímetros abierto en tierra o practicado en roca, también con la gradiente del cuatro por ciento. Entonces verá los horrorosos peñascales de las quebradas y cadenas de rocas de las montañas denominadas “El Peligro”, Guigra, San Roque, Zhasmay, la terrible vuelta por las empinadas laderas de las vertientes del río Chiguacay, el tremendo paso de la mortífera quebrada del Pangal, los espantosos derrumbaderos de las quiebras denominadas El Gragal, Buchi, Ucumari, etc.; y por esforzado que tenga el ánimo, confesará que la empresa es demasiado atrevida; tanto más cuanto que los dispendiosos que se iniciará o se hiciera no tendrían objeto”(Op.cit:159). El costo de la línea férrea por Guaranda alcanzaba a 4.161.500 sucres, mientras que por Sibambe 5.104.000 sucres. Agregando que por la primera alternativa, señalada por Dougherty se

ahorraban 32.5 kilómetros bajando el precio de la transportación, tanto en fletes como en pasajes;

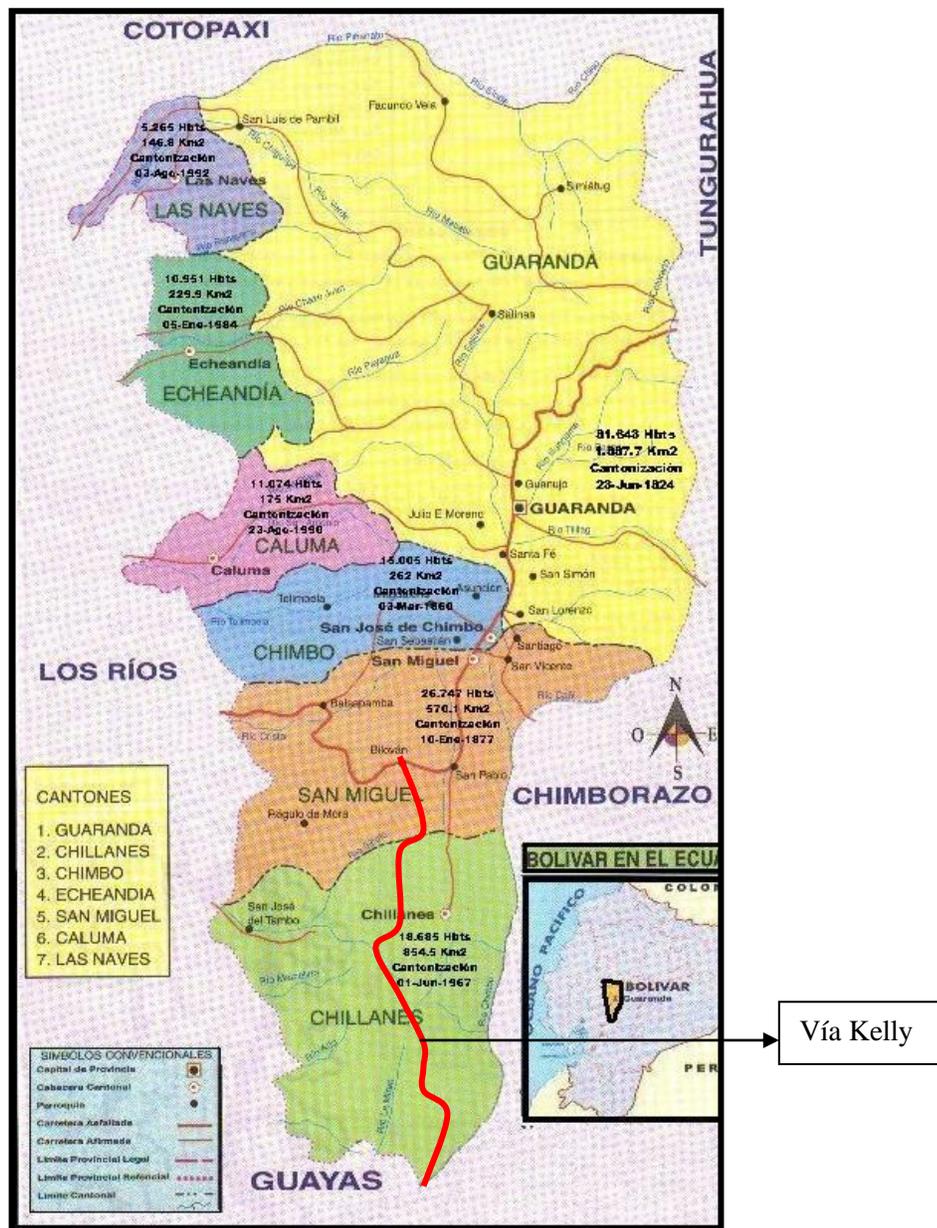
4. El tráfico entre Quito, Latacunga, Ambato y Riobamba con Guayaquil se hacía por Guaranda, Chimbo, San Miguel y Babahoyo pudiendo ser incrementado una vez que funcione el sistema férreo, mientras que la población de Sibambe no era un centro productivo ni comercial.

El Ingeniero Dougherty el día 7 de diciembre de 1885 desde Guayaquil escribía, mientras Plácido Caamaño gobernaba el país, con la fuerza del técnico, asesor y empresario que: “Hace dos meses que presenté el Informe que antecede al señor Kelly, y no me animaba otro objeto que hacer ver a este señor las muy importantes ventajas que reportarían tanto a él, como empresario del ferrocarril, como también a la República, la elección de la vía por Guaranda sobre la única ruta, la de Sibambe, dictada por el Congreso en contrato con éste. El señor Kelly me hizo comprender que era ya imposible variar la ruta sin poner en conflicto sus intereses, exponiéndose a la anulación de su Contrato al no seguir por donde el Congreso le mandaba”(Op. cit.:158). El subrayado es mío, efectuado para recalcar cómo en el país han jugado tantos intereses sin considerar los perjuicios que pueden causar al desarrollo del país y de cada una de sus regiones. No de las regiones tratadas longitudinalmente, sino las auténticas, talladas en el tiempo, con intervención de la economía, la construcción cultural, la política, las identidades y las mismas condiciones naturales.

Cuanta razón tuvieron las palabras del Ing. Dougherty, constatadas en el crisol de los años, pocos años después de inaugurado el ferrocarril que siguió por otros rumbos distantes de Bolívar. En la carta a la que he hecho referencia antes, justamente en el párrafo final manifestaba preocupado: “Me es muy extraño que el Empresario, el señor Kelly, quien realmente

debiera tener el mayor interés en aumentar cuanto antes el tráfico de su línea, esté conforme con permitir que la mayor parte de tráfico con el Interior, nada menos que 100 cargas diarias, siga a Bodegas, pudiendo contarlo todo en muy breve tiempo si se adoptara la ruta indicada por mí. Ojalá los Ecuatorianos conozcan sus verdaderos intereses antes que sea tarde” (Op.cit.:161).

Gráfico de la vía (Kelly)



Demás está decir que luego el Viejo Luchador, don Eloy Alfaro, en medio de tantos obstáculos que entretejieron los ultramontanos y algunos de quienes estuvieron en las luchas liberales, continuó con la obra del Ferrocarril del Sur, como uno de sus más grandes objetivos de modernización e integración nacional. Sin embargo, en el fragor de la contienda ideológica, la provincia de Bolívar no pudo acceder a que la vía férrea pase por nuestras localidades.

En una de las cartas escritas por Eloy Alfaro a su Ex ministro Abelardo Moncayo le confesaba que: “No me ha sido posible conseguir datos de los caudales invertidos en la vía férrea, durante las administraciones de los señores Caamaño, Flores y Cordero, sean del fisco o de particulares; pero entiendo que pasan de cinco millones de sucres, incluyendo nueve millones de francos feriados, con cuya operación destruyeron el resto del crédito del Ecuador en Ultramar; y después de nueve años de bullangas, construyeron únicamente el trayecto plano de Durán a Yaguachi, y dejándonos, en definitiva, toda la línea en estado ruinoso. La renta de sal de nueve años formó parte de lo sacrificado en esa época. Entonces los ingresos no alcanzaban a cubrir los gastos de explotación”(Op.cit.:290). Huelgan los comentarios, pero sí vale pensar aquí que los desatinos anteriores pudieron influir para tomar la decisión de tender las rieles por otros territorios que no fueron los de Bolívar, presionado aún más en la consecución de un préstamo urgente para continuar e inaugurar una de sus sueños. Tal como expresa Roberto Andrade en la obra citada: “Desde que conocí a Alfaro en 1882, oíale con mucha frecuencia hablar de la construcción de ferrocarril en su patria, y de los beneficios morales y materiales que, por él, la inundarían. Cuando en el destierro llegaba a tener noticia de proyectos de ferrocarril, de contratos, etc. de los Gobiernos conservadores, buscábalos y leíalos con ansia; y concluía la lectura,

demostrando en la mirada gran poder y gran desconfianza....Una prueba del conocimiento profundo, que Alfaro tuvo de sus contemporáneo, de su índole negligente, de su habitual tristeza, es que escribió de su puño y letra relaciones históricas del ferrocarril, temeroso de que la posteridad no pudiera conocerlas”(Op.cit.:290).

En Guayaquil, apenas se hizo cargo del poder, el General Alfaro, en 1895, buscó afanosamente un ingeniero que se hiciera cargo de la obra, contratando a Sigdald Muller por recomendación de la firma londinense Rotschild & Sons. Este ingeniero inglés, en el Informe de julio de 1898, vuelve a diseñar la vía por Sibambe, no obstante que el mismo califica por su recorrido “el más difícil del mundo”. Luego vino el norteamericano persistente, señor Archer Harman, quien conociendo del objetivo firme del gobierno de Alfaro, obtuvo el ofrecimiento de millonarios neoyorquinos para la continuación de la obra. El contrato fue aprobado en la Convención de 1897, hipotecando el ferrocarril de Durán a Chimbo.

Inquietos los conservadores porque Alfaro y los liberales iban a realizar el Ferrocarril Trasandino Nacional, entretejieron la politiquería de siempre, las calumnias de todo tipo y calaña, las agitaciones sociales, los comentarios reiterados en contra de lo que iba a significar el paso por las localidades de la “máquina del diablo”. Llegaron, en la penumbra de la noche, a ofrecer una jugosa cantidad de dinero a Mr. Harman, para que desistiera del contrato. No obstante retornó a Estados Unidos para constituir la sociedad “Guayaquil and Quito Railway Co.”

Uno de los pasajes que debe rememorarse es el que nos cuenta Roberto Andrade cuando dice que en el Congreso de 1898, dos conspiraciones, de las ya tradicionales en este nuestro país en ciernes, fueron puestas a andar. Una del lado de los conservadores, capitaneada por don Manuel Larrea; y la otra,

por don Lizardo García, calificado como seudoliberal. Las dos querían echar tierra con calumnias a la contratación y a la obra misma, con el propósito de desestabilizar al gobierno de Alfaro y propiciar su derrumbe. No obstante la actitud firme de Harman impidió que prospere la confabulación, más todavía cuando viajó a Nueva York para movilizar los fondos requeridos para la construcción. “Fue tan ruidoso el estruendo de la oposición en todo el Ecuador, al contrato del Ferrocarril, fueron tan infundados los cargos, tan espantosas las calumnias, que otros no hubieran sido Alfaro y Harman, habrían huido al fin del mundo, convencidos de que no era posible luchar con escandalosos que se presentaban con todo el aspecto de salvajes. Nadie podía defender el contrato, ni de viva voz ni por la imprenta, sin peligro de caer en el concepto de imbécil, cándido o perverso. No era posible esperarse otra cosa, en un pueblo tantas veces engañado”(Op.cit.:300).

Inclusive la naturaleza parecía haberse unido a la confabulación, como el mismo Eloy Alfaro, en la extensa carta que escribe desde Panamá el 28 de octubre de 1911, muy cerca de su holocausto bárbaro, dirigiéndose a su Exsecretario Privado Angel T. Barrera (Barrerita, como solía llamarle), comenta sobre los enormes derrumbos ocurridos entre Chimbo y Sibambe, cuando ya estaban asentados más de 20 millas de rieles y durmientes, debiendo afrontar ingentes gastos por la nueva vía de Chanchán, que elevó abultadamente los costos por cada milla construida. Muy superior, según sus mismas palabras al de la vía que se había abandonado mucho antes (por la Hoya del Chimbo), y luego por Sibambe: “En definitiva, aceptamos la del río Chanchán con el inconveniente de exigir más gradiente y ser muy escabrosa, pero más corta que la ruta de Sibambe abandonada por necesidad....Los trabajos volvieron a iniciarse con mucho empeño partiendo desde Bucay (Elizalde) en dirección a Huigra y Alausí. La Compañía Empresaria hizo venir

más de cuatro mil peones de Jamaica, que prestaron en oportunidad buen concurso, porque los jornaleros nacionales escaseaban”(De Janón Alcívar Tomo I, 1948:442).

Don Eloy concluyó la obra inaugurándola, pese a los obstáculos de los vivarachos y ciegos mentales, el día 17 de junio de 1.908, en la estación de Chimbacalle, al sur de la colonial Capital de la República, cuando su hija América puso el simbólico último clavo de oro . Había alcanzado una de sus obras soñadas, con grandes repercusiones en la conformación del mercado nacional y la articulación al mundial. El eje de la integración del país quedó consolidado.

Sin embargo se iniciaba una difícil etapa para la joven provincia de Bolívar, que hasta entonces construyó gran parte de su progreso por mediación del porteo y el sacrificado trabajo de los arrieros.

Antes de anotar algunas observaciones indispensables acerca de las repercusiones positivas que trajo la construcción del Ferrocarril Trasandino para algunas localidades del centro del país y la costa, y como contrapartida el deterioro económico y político de las poblaciones de Bolívar, conviene recordar que en la Administración del Presidente Antonio Flores (1888 – 1892), hijo del general venezolano Juan José Flores y la rica hacendada quiteña Mercedes Jijón, poseedores por otra parte de los latifundios Talahua y La Chima en las tierras de la que sería la provincia Bolívar, reconstruyó el camino de Guaranda a Babahoyo, al que se le llamó “Vía Flores”, posibilitando mejores condiciones para el transporte entre la sierra y la costa. Varios historiadores recuerdan que Flores en su Mensaje al Congreso de 1890 decía: “El erario ha gastado más de tres millones de sucres, para que la capital quede como antes, incomunicada con la costa....Nunca he creído en la pronta

construcción de la carretera, ni menos de los ferrocarriles. De simples caminos de herradura es de lo que necesita el país, ante todo” (Andrade 1985:288).

LA PROVINCIA DESPUÉS DEL FERROCARRIL

INCIDENCIA EN EL AMBITO POBLACIONAL

Uno de los aspectos cruciales que puede reflejar los cambios que acontecen en la vida de las colectividades humanas es el movimiento demográfico. Es así como en el caso ecuatoriano, durante el siglo XIX, y de un modo especial, gracias al crecimiento de la producción y la subsecuente exportación del cacao, “la pepita de oro”, la población de la cuenca baja del Guayas, en torno a Daule y amplias llanuras de la provincia de Los Ríos, comenzó a incrementarse sustancialmente. La fuente principal de este aumento poblacional estuvo en la migración proveniente de la región serrana central del país, incluyendo la zona alta de Bolívar.

Los historiadores locales, como Abraham Erazo o Arturo González Pozo, en sus monografías de la provincia nos cuentan que entre las principales razones de la migración fueron las catástrofes naturales, especialmente los sismos del siglo XVIII; y luego, el desastre antropogénico, pues iniciado el revolucionario siglo XIX, sobrevino el incendio del año 1802 en Guaranda, donde quedó únicamente en pie una sola casa ubicada en la plaza central del Corregimiento. Agregan, estos recordados intelectuales, que como consecuencia del incendio una gran cantidad de familias guarandeñas se trasladaron hacia los llanos orientales del Guayas, al cantón Baba, en la actual provincia de Los Ríos.

El marco general de la época fue la recesión económica que vivió la Real Audiencia de Quito, sobre todo a lo largo del callejón interandino, en las dos

últimas décadas del siglo XVIII y los primeros años de la República de la Gran Colombia de la cual fuimos parte. Esta crisis económica conjuntamente con una serie de fenómenos naturales adversos, sismos y períodos de sequía y otros de excesivas lluvias fueron los impulsores de aquella tendencia, aún actual, del traslado permanente de poblaciones desde las zonas altas hacia las costeras. En estas últimas, en el Ecuador, en cambio se abrieron las posibilidades de trabajo, las esperanzas de progreso y de acceso al uso, y en mucha menor medida, a la propiedad de tierras subtropicales, aptas para el cultivo de la “pepita de oro”. El cacao fue convirtiéndose paulatinamente en el símbolo del poder económico y político de la época. En cantidades aproximadas, la población de la Costa que alrededor del año 1.780 fue de 33.000 habitantes, pasó a 89.500 en el año 1840, y en el primer tercio del siglo XX, más concretamente en 1930, a 600.000 habitantes.

Según J. P. Deler (Op.cit.:178), el peso demográfico distribuido en el país tuvo cambios importantes en beneficio de la Costa, durante los siglos XIX y XX. Porcentualmente pueden verse las variaciones poblaciones en las áreas de nuestro interés, en las siguientes cifras:

Area	En porcentajes	
	1.780	1.909
Guayas y litoral sur	5,22	21,26
Sierra norte	26,02	20,60
Sierra central	41,48	24,93

Fuente: Datos tomados de la obra de J. P. Deler (Op. cit.)

La tendencia de los cambios en el peso poblacional continuaron en el transcurso del siglo XX, con el crecimiento ostensible de las ciudades de Guayaquil y Quito, que han conformado un país bicéfalo, sobretodo por los tipos de desarrollo inducidos, en gran parte desde el Estado, a partir de los años sesenta, y a las variaciones de las pautas del capital, en el período de posguerra y en las nuevas condiciones del sistema globalizado.

En los años que iniciaba su funcionamiento el ferrocarril , las ciudades evidenciaban algunas diferencias en cuanto al volumen de la población. Así mencionamos a continuación algunos datos que nos permitirán observar los procesos poblacionales posteriores a la iniciación de las actividades del ferrocarril:

Primeras décadas del siglo XX

Capital Provincial	Habitantes
Guayaquil	81.650
Quito	51.858 (1.906)
Ambato	14.300 (1.922)
Riobamba	13.400 (1.922)
Guaranda	8.310 (1.919)
Latacunga	8.000 (1.913)
Babahoyo	4.000

Fuente: J. P. Deler. (Op. cit). Cuadro elaborado con datos de la obra mencionada.

Con el advenimiento del ferrocarril, dos ciudades fueron las que recibieron los mayores beneficios del comercio en el nuevo enlace del eje Quito – Guayaquil. Estas fueron Riobamba y Ambato, dos grandes centros del

mercado nacional y el crecimiento económico. Pero así mismo Latacunga, la que debido a las facilidades que otorgó el ferrocarril, articuló una serie de transformaciones agropecuarias que encontraron mercados favorables en las áreas urbanas cercanas.

Demás está decir que en estas tres ciudades del centro del Ecuador hubo una importante inversión, sobretodo en empresas textiles y agroindustriales.

Por el contrario Guaranda siguió el camino inverso al mismo que le condujeron las miopías locales y los fuertes intereses de otros sectores del país. Me parece que la apreciación de un estudioso, como es el caso del francés J. P. Deler, debe ser transcrita en su integridad, conocida y releída en medio de la reflexión, y en la búsqueda de comprensión de lo acontecido, negativamente, sobre nuestra provincia. Estas son sus palabras: “En cambio Guaranda, víctima de la absorción de la mayor parte del tráfico comercial sierra – costa por el ferrocarril, conoció un periodo de recesión”. (Op.cit.:186). ¡Un período que se ha prolongado casi un siglo completo!.

El mismo autor también habla de la otra ciudad afectada, Babahoyo (conocida como se dijo antes como Bodegas). Así manifiesta más adelante que “...Es probable que Babahoyo haya sido igualmente afectada por esta absorción del tráfico Sierra/Costa; sería interesante estudiar con más precisión el impacto de la apertura del ferrocarril sobre la modificación de las actividades urbanas ligadas al tránsito de mercancías, tanto a Guaranda como a Babahoyo” (Op.cit.:186).

De una vez por todas debe quedar claro que el desvío del diseño inicial por la provincia de Bolívar acarreó duros problemas a su población. En esta decisión intervinieron aspectos políticos, originados en las continuas intervenciones de ciertos Diputados que torpedearon la realización de los

contratos y el endeudamiento para la continuación de la obra. No fueron, como se nos ha cuenteado frecuentemente por razones técnicas, sobre las que ya se habló antes. No obstante siguiendo a Deler conviene recalcar sus términos en el tono y manera que afirma: “Cuando el tren llegó a Quito por primera vez, el 25 de junio de 1.908, fue una verdadera improvisación y cuando, en 1.910, la línea del “tren de primera clase” se entregó como terminada....presentaba, además, entre numerosas deficiencias, un importante estrangulamiento en la ascensión del declive externo de la cordillera”. Agrega en el pie de página: “Por razones de economía (sic!), la extensión de la línea entre Chimbo y Guamote fue acortada en muchas decenas de kilómetros, a costa de curvas más cerradas y de pendientes más fuertes que las previstas inicialmente; así entre Sibambe y Alausí, la vía sube más de 1.000 m., en 20 Km. utilizando dos marchas atrás; en esta sección, la carga de cada tren no puede sobrepasar las 150 toneladas”(Op.cit:202). ¡Intereses políticos y económicos, que llevaron el Ferrocarril del Sur en su ascenso a la serranía por uno de los lugares menos aptos, convirtiéndole en una de las vías más peligrosas y difíciles del mundo.

Continuando con la evolución poblacional, de acuerdo a datos que fueron obtenidos de aquella revista que a fines del siglos XIX e inicios del XX tenía reconocimiento, sobre todo en aquellos sectores económicos progresistas, la “Ecuador Comercial”, y con la información del Estado ecuatoriano, cuando ya a partir de 1.950 se realizaron importantes censos nacionales, hallamos un crecimiento débil de Bolívar, sobretodo si efectuamos una comparación con lo acontecido con las demás provincias del centro del país, y con aquellas donde fue claro el influjo del desarrollo del mercado nacional y la ligazón con el dinámico, hegemónico, sector

agroexportador levantado inicialmente en la región de la cuenca del río Guayas.

EVOLUCIÓN POBLACIONAL DE LA PROVINCIA BOLÍVAR

AÑO	HABITANTES
1.891	104.000
1.934	106.327
1.950	109.305
1.962	131.651
1.974	144.593
1.990	163.149
2.001	169.370

Fuentes: Revista “Ecuador Comercial”, Monografía de Abraham Erazo, e INEC.

Desde fines del siglo XIX hasta el primer Censo Nacional de 1.950, el crecimiento fue muy bajo. En adelante algo se incrementa, debido a nuevas condiciones económicas, políticas y sociales que vivió el Ecuador, en el contexto de posguerra, el aceleramiento de la articulación mundial, los modelos económicos subsecuentes, desde el desarrollismo y la sustitución de importaciones, a la ampliación de exportaciones y el neoliberalismo, que en cierto modo se reprodujeron en Bolívar, empero en el paulatino avance de la EXCLUSIÓN. Quizás, debería añadirse la información del flujo migratorio de las últimas décadas, cuyas raíces dolorosas principales están en la falta de

posibilidades de empleo y progreso. Entre los años 1974 y 1982, emigraron 74.745 personas, y en el período 1.985 – 1.990 lo hicieron 14.836 habitantes, según la información proporcionada por los estudios efectuados del INEC.

Otra evidencia diáfana, en el ámbito del crecimiento poblacional, está en el dispar cambio producido en las capitales provinciales de nuestro país bicéfalo. En este sentido, la observación de datos censales, a partir del año 1.950, es muy esclarecedor:

POBLACIÓN DE ALGUNAS CAPITALS PROVINCIALES

(años)

CIUDAD	1.950	1.974	2.001
Guayaquil	258.966	823.219	2'117.553
Quito	209.932	599.828	1'615.809
Ambato	31.312	77.955	174.261
Riobamba	29.830	58.087	126.101
Babahoyo	9.181	28.914	79.393
Latacunga	10.389	21.921	53.441
Guaranda	7.299	11.364	20.742

Fuente: Censos. INEC.

Como puede evidenciarse, Guaranda que tuvo una importante población en el período colonial y en la época republicana hasta fines del siglo XIX, sufre un estancamiento fruto de la difícil situación económica, la que naciendo de su abrupta desvinculación del creciente mercado nacional/internacional, se prolonga en el transcurso del siglo XX. En la segunda mitad del mismo, queda

excluida profundamente de las contradictorias posibilidades de los modelos de desarrollo implementados desde la estructura remozada del Estado ecuatoriano. Seguía en pie así la afirmación de Rosemary D.F. Bromley quien dijo en “El debate sobre los mercados dominicales en el siglo diez y nueve en el Ecuador” que el crecimiento de la población, la urbanización y el mejoramiento de las comunicaciones en el siglo XX, evidentemente fueron a la par con el desarrollo de la producción y de la actividad comercial.

Habiendo participado valientemente, hombres y mujeres de Bolívar, en las revoluciones y revueltas desde el gobierno Garciano hasta el triunfo del Alfarismo, no pudieron las fuerzas progresistas de la época trastocar los velados intereses de otros sectores. Justamente cuando el proceso se había encaminado hacia la conformación de un real Estado Nacional, orientado a la articulación de un mercado nacional, encaminado a la hegemonía del modelo agroexportador y a la dura lógica del comercio internacional, asentado en Guayaquil. Pero también al sometimiento y encadenamiento moderno al mundo económico y financiero que se robustecía paulatinamente en el orbe. Y en esta perspectiva, a la ubicación subsidiaria y secundaria de la sierra ecuatoriana.

Ya en el año 1.901, con clarividencia y sin vueltas el Ministro de Fomento del gobierno liberal, Felicísimo López, en su informe al Congreso Nacional, relacionando los objetivos de las producciones costeña y serrana con la continuidad de la obra de la línea férrea expresó que: “ Abasteciendo bien pronto con nuestros productos (serranos), todos los centros de comercio costeños con ventajas sobre sus similares extranjeros, porque es preciso confesar que, hoy por hoy, el comercio de exportación está radicado casi exclusivamente en la faja del litoral, ya que la agricultura de la zona central o interandina permanece circunscrita a producir sólo para el consumo de su

población; y a medida que avanza la locomotora a través de los nudos, páramos y valles de la región andina, apremia de hacer escuela de aquellos conocimientos (agrícolas modernos), sin los cuales los productos del interior no podían resistir la competencia con los del exterior”.(Ayala Mora,Vol.9:96). Era notoria la división espacial de la producción propiciada por el liberalismo modernizador: la costa se dedicaría a la producción de materias primas agrícolas para la exportación, y la sierra a proporcionar fuerza de trabajo y a subsidiar el mercado interno con productos de abastecimiento de la población costeña y en general, nacional. Por otro lado, en algunas ciudades, especialmente del trayecto ferroviario, se iniciaron algunas industrias, con inversión de capital nacional, y en menor medida del exterior. El ferrocarril permitió la transportación de los bienes de capital para el montaje de las plantas textiles, de las cervecerías, de fábricas de fideos, etc. en Quito, Ambato y Riobamba.

EL FERROCARRIL, EL DESARROLLO DEL MERCADO NACIONAL Y EL IMPACTO SOBRE BOLÍVAR

El período comprendido entre la revolución liberal (1.895) y la revolución juliana (1.925), cuando el ferrocarril de la “Guayaquil and Quito Railway Company” representada por el ingeniero norteamericano Archer Harman, se hizo una realidad (25 de junio de 1908), ha sido llamado por muchos intelectuales y políticos, la época del Cacao (o “pepita de oro”), por el rol fundamental que cumplió en la economía, la política, y la rearticulación del espacio ecuatoriano, de acuerdo a los intereses de quienes tuvieron en sus manos y manejaron, en aquella época, el capital acumulado.

Los requerimientos de cacao en Europa y Estados Unidos, a fines del siglo XIX movieron las fronteras agrícolas del país, sobre todo en el espacio de la

cuenca del río Guayas, buscando su ampliación en las tierras ubicadas en las planicies orientales de la provincia de Los Ríos orientadas hacia las estribaciones occidentales de los Andes. Las haciendas cacaoteras, usando varios mecanismos ampliaron sus linderos, y concentraron el dominio de las tierras en pocas familias, dueñas de la zonas del “cacao – arriba”. En este proceso debe ser estudiada la ampliación de la hacienda La Clementina hacia el cerro Samama, según los reclamos que hace unos años realizó una importante organización campesina de Caluma.

Lo cierto es que la gran producción cacaotera de las haciendas de Los Ríos llegó por muchísimo tiempo a través de las embarcaciones que descendían por los numerosos afluentes del río Guayas. El ferrocarril, en consecuencia del trazado que adoptó el Estado, muy poco aportó para el transporte de la “pepita de oro”. Quizás en esto pueda encontrarse que los ricos hacendados fluminenses (Aspiazu, Seminario, Durán Ballén, Burgos, Puga, Avilés - Pareja, etc) detentadores del mayor caudal económico de esos años, junto a algunos exportadores guayaquileños, poco hicieron para incidir que la vía férrea pase por sus tierras, y por ende ascienda a la serranía por la provincia Bolívar.

Hacia la provincia de El Oro, fueron instaladas también grandes haciendas cacaoteras, en el área rural de Machala y El Guabo. Y en el cantón Balao, la más grande hacienda cacaotera, Tenguel. Eran pues las propiedades de la zona del cacao – sur.

La concentración de la tierra entre los “Gran Cacao”, mote que fue dado a las pocas familias propietarias de estas haciendas, y la ampliación de sus fronteras, les permitió por una parte, asegurar la mano de obra existente en los minifundios, de acuerdo al esquema de la explotación latifundio – minifundio. Pero asimismo, impedir que las oleadas de inmigrantes serranos puedan

acceder a la propiedad o al uso de grandes extensiones inexploradas, “montañosas”, aptas y ricas, con buenas condiciones agrológicas para el cultivo del cacao nativo y el venido del Caribe. De este modo, la fuerza de trabajo serrana inmigrante se vio obligada a servir a las empresas productivas, comercializadoras y bancarias que emergieron en la región articulada a Guayaquil.

De esta manera el binomio latifundio – minifundio continuó y aún profundizó una vieja relación de explotación en el campo latinoamericano, aseguradora de mano de obra barata, y otorgadora de poder económico, pero también político para los grandes propietarios de las tierras. En este caso, detentadores del poder económico - político del período del auge cacaotero, coincidente y parte del proceso liberal de principios del siglo XX en el Ecuador, cuyo peso gravitante se extendió, en el país bicéfalo, durante todo el siglo pasado.

Los grandes propietarios del Cacao, gracias a la acumulación de capitales, articularon su poder en torno a: a) La producción agrícola para la exportación; b) El comercio internacional; c) La banca (recuérdese el papel y el enorme poder que tuvo el Banco Comercial y Agrícola). Muy poco hicieron para la industrialización del mismo Guayaquil. Mas bien orientaron muchos de los recursos hacia la fuga de divisas al exterior. Unidos en un haz histórico actuaron grandes propietarios de tierras, exportadores y banqueros, como grupo dominante de la vida nacional.

No obstante en el sector de Milagro – Yaguachi fueron levantados grandes ingenios azucareros, que pudieron aprovechar el eje ferroviario que descendía ya por la “Nariz del Diablo”, orientados principalmente hacia el mercado nacional.

El Ferrocarril del Sur, coadyuvó, sin ninguna duda, en la conformación del mercado interno más que con el comercio de exportación. Pero coadyuvó con

la agroexportación, articulando la atención de los requerimientos de las poblaciones emergentes de la cuenca del Guayas, y en general de la Costa, a través de la producción agropecuaria y silvícola proveniente de la región central y de las estribaciones orientales de la Cordillera. Es decir, fue más clara la subordinación, y la subsidiariedad de la producción de la región serrana con respecto al crecimiento de la producción agrícola costeña de exportación. Como así también fue el trasvase poblacional, ya sea permanente o periódico que se fue incrementando paulatinamente desde la sierra hacia la cuenca del Guayas, y que luego repercutió en la migración de otras áreas de la Costa, como sucedió con la población manabita.

El eje ferroviario fue en lo que corresponde a la Sierra, en la primera parte del siglo XX, el que fue estableciendo, en términos generales, el desarrollo poblacional, económico y político de varios sectores del país. Lo dicho, y como una dolorosa contraparte, significó la exclusión de algunas áreas, su detenimiento, doloroso estancamiento, tal como sucedió con la provincia de Bolívar.

Así, los valles serranos de la Provincia de Pichincha, sobre todo de Machachi, y los valles de Cotopaxi, vieron el impulso de cambios en sus fuerzas productivas orientados hacia la modernización de las haciendas para asentar empresas ganaderas, especialmente lecheras, con la introducción y adaptación de razas bovinas europeas y norteamericanas, adecuadas tecnologías en el manejo de ganado y uso de pastizales con especies de gramíneas y leguminosas importadas. La producción de derivados lácteos circuló en mejores condiciones, a diversos mercados nacionales de ciudades y localidades en crecimiento, tanto de la sierra como de la costa, a través de “la locomotora del diablo”.

La provincia de Tungurahua, y su capital Ambato, ubicada en el nodo central de las vías de comunicación republicanas y el tren. Respecto a este, entre Quito – Latacunga – Riobamba – Milagro – Durán – Guayaquil. Asentada en el trayecto de la vía Flores, por Llangahua a Guaranda – Babahoyo; y hacia el Oriente, por Baños – El Puyo y el valle del río Pastaza. Ligada al desarrollo del mercado nacional, floreció con la especialización de la producción frutícola – hortícola y a la agroindustria, pero además con alta inversión en la industria textil, de harinas y fideos, de tenedurías de cuero, de maderas y muebles. Ambato como expresa J. P. Deler, en 1.920 llegó a ser el primer mercado agrícola del Ecuador, y el nudo de los intercambios regionales (Deler 1.987: 234).

Así mismo Riobamba creció y tuvo el asentamiento de diversas empresas, especialmente de tejidos y un substancial movimiento bancario y hotelero. Respecto a la generación de redes bancarias, hubo una importante gestación de bancos y sucursales de origen serrano, especialmente de las ciudades por donde pasó el ferrocarril, lo que explica el influjo y las necesidades económicas nacidas de la circulación del capital.

BANCOS EN EL EJE FERROVIARIO

Año 1.921

Ciudad	No. Establecimientos	Observaciones
Guayaquil	9	
Quito	6	
Riobamba	2	Banco de Los Andes Sociedad del Chimborazo

Fuente: datos tomados de J.P.Deler, Op. cit.

Es decir que la vía férrea permitió la articulación de la gran producción agroexportadora entrelazada con el comercio y la banca guayaquileña, con la producción para el mercado interno del país, subordinando al sector serrano, el mismo que debió modernizar sus fuerzas productivas según los requerimientos del crecimiento del mercado nacional.

La industrialización fue fomentada sobre todo en la sierra, no obstante aquellas pocas empresas generadas en Guayaquil, especialmente para la dotación de servicios públicos urbanos requeridos en la época (electricidad, transportes), o la implantación de los ingenios azucareros en el eje Milagro – Yaguachi. Estas industrias serranas se asentaron en las localidades principales de la vía del ferrocarril, para cuya construcción la “locomotora del diablo” permitió el transporte de maquinarias y algunas materias primas que ingresaron por el puerto de Guayaquil y siguieron la vía iniciada en Durán, en la otra orilla de confluencia de los ríos Babahoyo y Daule, en la constitución del río Guayas.

Así para tomar un ejemplo del proceso industrializador de la sierra central, tomando en cuenta a la ciudad de Quito, una muestra clara está en la línea productiva de tejidos de lana y algodón nacionales del eje ferroviario que inició con éxito la competencia con los productos provenientes del exterior, lo que llevó incluso a la exportación hacia el mercado colombiano. Para el año 1.928, la industria textil serrana estuvo conformada de la siguiente manera:

INDUSTRIA TEXTIL

Año 1.928

Ciudad	No. Empresas
Quito	5
Valle de Los Chillos	3
Ambato	2
Riobamba	1

Fuente: Datos tomados de J.P. Deler (Op.cit).

Para el año citado, en el norte, en la provincia de Imbabura ya existieron 4 empresas textiles, con un flujo importante hacia la República de Colombia.

Los datos cambian sustancialmente con el correr de los años, de una manera positiva respecto a las ciudades, capitales de provincia y cabeceras cantonales, por donde atravesó la línea férrea. Al respecto pueden verse las cifras que varias revistas y libros publicados en la década del cuarenta del siglo pasado, sobre el aumento de empresas y el movimiento de capitales efectuado en el cuatrienio del S. XX. Es notorio el incremento de industrias en Quito, Guayaquil, Ambato y Riobamba, en las líneas productivas de harinas, pastas alimenticias, conservas de carnes, destilerías, cervecerías, tejidos de lana y algodón, aserraderos, fábricas de mueble, cerámicas, cementos, peleterías, etc. No así en las ciudades, localidades y áreas rurales, que fueron quedando fuera de la línea férrea, y de los mercados urbanos en crecimiento, o que tenían dificultades de infraestructura vial permanente para el acceso a los mismos, continuando con las inseguridades y peligros de las viejas rutas que sirvieron

para el comercio estacional de épocas pasadas. En tales circunstancias, como aconteció con la provincia de Bolívar, el sector agropecuario continuó atrasado con añejas técnicas y relaciones de producción, enclaustradas en sistemas vetustos de haciendas, o en las difíciles condiciones del minifundio andino.

Mientras otras provincias serranas afianzaban su desarrollo relativo, incorporándose fuertemente al creciente mercado nacional, en cambio Bolívar quedó excluida, no obstante la mano de obra, que proveyó sobre todo a las provincias del Guayas y Los Ríos.

El tráfico de mercancías efectuadas a través del Ferrocarril del Sur durante el primer tercio del siglo XXI, nos demuestra, entre otros asuntos, que: 1) El tren sirvió sobre todo al mercado nacional, antes que directamente al mercado de exportación; 2) Indirectamente coadyuvó para el desarrollo de la producción cacaofera, y de otros productos de la Costa, trasladando bienes de la sierra, especialmente productos agropecuarios para la población de las áreas tropicales; 3) Colaboró en la articulación de subsidio del sector rural serrano hacia los sectores de la agroexportación; 4) Posibilitó el incremento y diversificación de la producción, y la modernización de las haciendas y pequeñas propiedades agropecuarias serranas del área de influencia de la línea férrea; 5) Aportó en la comercialización del azúcar del eje Milagro – Yaguachi orientado al mercado interno; 6) Influyó en la generación de empresas agroindustriales en las ciudades del centro del país, incluyendo a Quito; 7) Facilitó la generación de bancos en estas ciudades, como fruto de la circulación de capitales; 8) Facilitó el traslado de fuertes contingentes de trabajadores sobre todo de la sierra hacia los campos de la Costa, de acuerdo a los requerimientos de mano de obra siguiendo el ciclo vegetativo de los

productos agrícolas tropicales 8) Finalmente, abrió las posibilidades de colonización de nuevas tierras en el espacio ecuatoriano.

El tráfico de mercancías de ascenso, es decir de Guayaquil a Quito, sin embargo fue mayor que el inverso. Es importante ver cual fue el crecimiento de esta transportación, según el orden de importancia en volúmenes de los diversos productos, por su incidencia en los factores regionales de la producción.

TRÁFICO DE ALGUNOS PRODUCTOS
 POR FERROCARRIL: Guayaquil – Quito
 (Período 1.910 – 1.927).

PRODUCTO	período 1910/1914	período 1920/1924
	Tm	Tm
Papas	8.671	15.211
Azúcar	6.588	10.124
Bovinos	5.074	7.057
Sal	4.511	6.260
Materiales construcción	2.938	7.042
Arroz	2.143	4.765
Banano	1.232	7.007
Cereales sierra	1.396	4.916
Harina	1.402	4.201
Prod. Forestal	1.499	5.491
Prod. Industr.	10.822	19.662

.....

Total mercancías.....	57.280	113.716
-----------------------	--------	---------

Fuente: Este cuadro fue elaborado con información de J.P.Deler (Op.cit.)

Tm: Promedio Toneladas/año – período.

Como puede observarse el crecimiento fue notable, con enorme incidencia positiva sobre el eje económico – político generado por la ruta del Ferrocarril del Sur. Por ejemplo para la producción de derivados lácteos de las provincias de la región central significó un incremento de 15 veces, según el tráfico ferroviario registrado en el período que va del año 1910 a 1927. (Deler 1987: 227).

Fuera del eje de la vía férrea, la provincia Bolívar, siguió la dura senda de la exclusión. Agravada mas tarde cuando nuevos espacios económicos fueron abiertos, y a la vía férrea sucedieron otras vías que permitieron el transporte por camiones, surcando cantones y ciudades noveles, cercanos y lejanos a esta área del país que paulatinamente ha sufrido el descalabro del desarrollo desigual, inequitativo de lo que hoy es el Ecuador.

Así mismo además de los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Cuenca, para el tráfico aéreo, fueron abiertos otros en la segunda mitad del siglo XX, en las cercanías de muchas capitales de provincia. Guaranda no fue tomada en cuenta.

LA VIALIDAD SIGUIÓ POR OTROS ESPACIOS

El Ecuador arrinconado en la división internacional de la producción y el trabajo a la producción de materias primas, sobre todo agropecuarias y más tarde a la exportación del petróleo, ha vivido el siglo XX las repercusiones de los ciclos de auge y descenso del mercado internacional. A la época del cacao,

siguieron aquellas del café, el banano, los productos del mar, las flores, y otros productos, cambiando no sólo la producción, sino la trascendencia de los espacios agrológicos del país, ampliando como sucedió con la época bananera de los años cincuenta, la frontera agrícola, incorporando nuevas tierras para los cultivos, acrecentando la población de localidades con características rurales y transformándolas en urbes de un sostenido crecimiento. Tales son los casos, para citar como ejemplos, los de Quevedo y Santo Domingo de los Colorados.

La época bananera, inaugurada por el presidente Galo Plaza Lasso, conformó algunos cambios en el espacio ecuatoriano, con repercusiones de crecimiento económico y político de Machala, Esmeraldas, Quevedo y Santo Domingo de los Colorados. Pero así mismo orientó concomitantemente la tarea estatal de apertura de una moderna red vial de enlace de estas zonas con puertos reconstruidos, y de vinculación de la sierra con la costa, tal como sucedió con la construcción de la vía Quito – Santo Domingo – Quevedo – Babahoyo o la alternativa de El Empalme; o la vía Latacunga – La Maná – Quevedo.

Luego, en los años setenta adviene con el Gobierno de Rodríguez Lara la era petrolera que posibilita la apertura y adecuación de las carreteras de enlace con el Oriente, la interconexión regional, la nueva división administrativa de la región amazónica, el crecimiento de ciudades y parroquias, gracias a la inmigración de miles de familias, sobre todo de la sierra ecuatoriana.

El modelo “desarrollista” fomentado por los gobiernos militares, sobre todo por el del General Rodríguez Lara, sentado en la plataforma de la sustitución de importaciones y de la industrialización, entre otras cosas orientó el crecimiento de las dos ciudades del eje Quito – Guayaquil y su metropolización, extrayendo población y capitales de las otras provincias del Ecuador. La inversión del Estado en el desarrollo de la infraestructura de estas

dos ciudades han sido inmenso, así como en sus áreas de influencia. Como un indicador del proceso que ha vivido el país en el transcurso de la segunda mitad del siglo XX, está el crecimiento poblacional de estas dos ciudades, y aquellas que estuvieron articuladas a los cambios en la producción/comercialización con el fuerte impacto de las variaciones y “orientaciones” del capital internacional y de las articulaciones de subsidiariedad del mercado nacional.

POBLACIÓN DE ALGUNAS CIUDADES
(Censo del año 2001)

CIUDAD	POBLACIÓN
Guayaquil	1'952.029
Quito	1'399.814
Cuenca	276.964
Santo Domingo	200.421
Machala	198.123
Manta	183.166
Ambato	154.369
Riobamba	124.478
Quevedo	119.436

Fuente: INEC

Cabe mencionar que el sur del país, sobre todo Cuenca recibió el impulso con un relativo desarrollo industrial, con la consiguiente generación de vías de

comunicación hacia Cañar – Chimborazo, otra hacia Guayaquil por Cañar y aquella que atraviesa El Cajas y desciende a la provincia de El Oro, y aquellas que van a Loja y al Oriente (Morona Santiago).

La provincia de Bolívar en cambio tuvo que levantarse en un gran movimiento provincial y presionar al Estado para que pueda construirse la vía Ambato – Pilahuin – Guaranda – San Miguel – Balzapamba que se enlaza con el cantón Playas de Montalvo y Babahoyo de la provincia de Los Ríos. En el año 1.976, la gran movilización bolivarense, con el sacrificio y muerte de tres jóvenes luchadores, logró que se aprobara la ejecución de la obra que culminó con la vía de doble tratamiento bituminoso, pero que luego de cada invierno requería de continuas gestiones ante el Gobierno de turno para que sea reacondicionada año tras año.

El asfaltado en precarias condiciones de mantenimiento fue colocado en la vía San Pablo de Atenas – Chillanes, y como consecuencia de las inundaciones provocadas por el Fenómeno del Niño, en los últimos años, fueron asfaltadas las rutas que partiendo de las cabeceras cantonales del subtrópico bolivarense, Caluma, Echeandía, Las Naves, las enlazan con los cantones fluminenses de Urdaneta y Ventanas, y la parroquia Zapotal respectivamente. Empero estos mismos cantones importantes de Bolívar están unidos a Guaranda por caminos de ripio, de segundo orden, con interrupciones por los deslaves de la crudeza invernal. Para llegar al joven cantón de Las Naves debe hacerse un largo recorrido por la hermana provincia de Los Ríos.

Como puede colegirse, hemos llegado al siglo XXI con difíciles circunstancias estructurales, y arrimados al carro de la exclusión que el sistema ha generado por mediación del desarrollo desigual del Ecuador, pese a las inmensas potencialidades humanas, culturales y naturales de la provincia. Al respecto, no sólo organismos del gobierno así lo confirman, sino que estudios de

entidades internacionales reafirman esta cruda situación de Bolívar. Tal es el caso, para citar algunos de tantos estudios socio – económicos, el Informe sobre Desarrollo Humano, Ecuador 2001, elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, y las investigaciones del Programa SELBEN del Frente Social del gobierno ecuatoriano, con el apoyo del BID, efectuadas en los años 2002 – 2003.

En el contexto de la crítica a las teorías económicas y a los indicadores también económicos del desarrollo generadas en el ámbito de posguerra, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo introdujo, en los años noventa del siglo pasado, el concepto de Desarrollo Humano. En otras palabras, se pretendió rebasar el unilateral estudio de una realidad social a través de algunas cifras económicas como el ingreso per cápita, el producto interno bruto, la inflación, el gasto público, etc. La idea fue avanzar mucho más allá con el análisis de indicadores de carácter social, que reflejen las condiciones o la “calidad de vida” de los habitantes de un país o región. Es así como el Desarrollo Humano fue entendido como un proceso sostenido al cual todos los países y ciudadanos tienen derecho, especialmente tomando en cuenta algunos aspectos básicos como una vida larga y saludable, el acceso a la educación y al conocimiento, y tengan los ingresos suficientes para sí y la familia, así como disfrutando de un contexto de una real democracia, equidad, libertad y justicia.

Para poder comparar y en lo posible tener indicadores, se propuso establecer además de los datos económicos, otros datos sociales como la esperanza de vida al nacer, el acceso a la salud y el nivel educativo de las personas de un país y de cada una de las zonas del mismo. El Índice de Desarrollo Humano (IDH) se establece con los logros alcanzados en las tres dimensiones básicas de desarrollo social: a) Longevidad; b) Conocimientos; c) Nivel de vida.

En el cálculo del IDH son formuladas: Por una parte, para la dimensión de la longevidad, lo que se conoce como esperanza de vida al nacer; por otra, para los conocimientos, la escolaridad; y por último, para el nivel de vida, la capacidad de consumo del hogar por persona. De esta manera, se estableció para el Ecuador, referido a cada provincia el siguiente cuadro (que resumo tomando en cuenta las provincias del eje Quito – Centro del país – Guayaquil):

INDICE DE DESARROLLO HUMANO SEGÚN PROVINCIAS

(en orden descendente según el valor del índice)

PROVINCIA	Índice	Clasificación
Pichincha	0,758	1
Guayas	0,724	2
Tungurahua	0,683	6
Los Ríos	0,654	11
Cotopaxi	0,613	14
Bolívar	0,599	15
Chimborazo	0,593	16

Fuente: PNUD. Informe sobre Desarrollo Humano. Ecuador 2001. Pág. 221.

Alarmante situación que demuestra lo que acontece con el centro del país, a excepción de Tungurahua que se encuentra en el puesto 6; y de un modo especial con la provincia Bolívar, ubicada en el puesto 15 de los 16 asignados. Las provincias de la Amazonía ecuatoriana en el estudio se engloban, encontrándose en el puesto 13.

No hay que olvidarse en el análisis de que Bolívar tiene la mayoría de su población en el sector rural, cosa que también sucede con las demás

provincias del centro del país. Así mismo, la población indígena, asentada en las áreas rurales de Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo y Bolívar es muy alta. Al respecto el mismo informe es concluyente cuando resalta hablando ya de la pobreza que “La mayor incidencia de pobreza humana se encuentra en Bolívar seguida de Cotopaxi y Chimborazo, todas provincias serranas con alta presencia indígena” (PNUD 2002: 231).

En la comparación de los Índices de Desarrollo Humano y de Pobreza, tomando indicadores del año 1.999, pueden ratificarse las difíciles condiciones a las que el proceso que ha seguido el Ecuador les ha llevado a Bolívar y otras provincias del Centro del país. Por favor, analicemos:

CLASIFICACIÓN DE ALGUNAS PROVINCIAS SEGÚN
INDICES DE DESARROLLO Y POBREZA HUMANOS, año1.999.

PROVINCIA	IDH	IPH
Amazonía	13	14
Bolívar	15	16
Chimborazo	16	15
Cotopaxi	14	12
Tungurahua	6	5

Fuente: Datos tomados de la Op. cit. Pág.231.

El Índice de Desarrollo Humano (IDH) y el Índice de Pobreza Humana (IPH) guardan concordancia. Los puestos de ubicación de las provincias apenas se alteran, con la crudeza que los números asumen en la vida real y concreta de las poblaciones de estas provincias, sobre todo de Bolívar. El IPH utilizado es

aquel (IPH –A) que se calcula la privación de una vida decorosa, tomando en cuenta el porcentaje de partos sin asistencia profesional.

Se podría continuar con otra información adicional que ratifica lo manifestado. Con seguridad los trabajos efectuados por el Programa SELBEN permitirán levantar una radiografía de las durísimas condiciones de vida y las dificultades de desarrollo humano que tiene la provincia, cantón por cantón, parroquia por parroquia, sobre todo en las pauperizadas áreas rurales bolivarenses.

LOS PROYECTOS DE NUEVAS VÍAS NACIONALES E INTERNACIONALES

En el transcurso de los últimos años se ha venido hablando insistentemente sobre la renovada articulación internacional de las economías, y en medio del proceso globalizador, la generación de políticas de apertura de los mercados. Al desarrollo de los mercados regionales y del manejo financiero mundial han contribuido, y son un producto científico y tecnológico también del proceso, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación y la microelectrónica. Pero además son necesarias nuevas rutas de comunicación para el transporte de productos manufactureros desde los países industrializados y de las materias primas de los países que otrora fueron catalogados como pertenecientes al Tercer Mundo, y hoy en el esquema se los llama a muchos de ellos del Cuarto Mundo, por la imposibilidad mas que nada de acceso a procesos de industrialización, tomando en cuenta las actuales

circunstancias del nuevo orden mundial y los intereses de los detentadores del poder mundial afincados en el monopolio de la producción científica y tecnológica de punta, en el control de los mercados financieros mundiales, en el acceso a los recursos naturales “estratégicos”, en la manipulación de los medios de comunicación, y en el monopolio de las armas de destrucción masiva.

La apertura y el control de los mercados han ido perfilando la construcción de grandes bloques regionales. Así se habla del inmenso mercado de la Cuenca del Pacífico que integraría al Sudeste Asiático, China con sus 1.300 millones de ciudadanos, Japón, Canadá, Estados Unidos, México, Centro América, Sudamérica y Oceanía.

Mientras avanza este proceso, existe sobrado interés de Estados Unidos y Canadá por constituir el mercado americano total, ojalá sin restricciones para sus productos, el Área de Libre Comercio de Las Américas, ALCA, excluyendo a la Isla de la Resistencia, Cuba. Un mercado que abarca a más de ochocientos millones de habitantes y treinta y cuatro países, desde Alaska hasta Tierra del Fuego.

De acuerdo a la última reunión de Miami, realizada en noviembre del 2003, los Ministros de Comercio de los treinta y cuatro países acordaron continuar con el proyecto que debería iniciarse en el 2.005, aún postergando los temas polémicos, subyacentes por las diferencias estructurales de los países integrantes. Es decir, se corroboró la continuidad del proceso del ALCA, aun cuando sea readecuado estratégicamente a la línea “light” (liviano).

Precisamente, tanto desde las perspectivas del comercio de los países del este asiático, como de los Estados Unidos, la construcción de una vía que solucione los problemas del tráfico marítimo existente por el Canal de Panamá, y por otro lado permita la integración del Brasil y los países

latinoamericanos volcados hacia el Atlántico, es urgente. De ahí que se encuentre en marcha el proyecto de la Vía Interoceánica, que uniría por Sudamérica los puertos del Pacífico y el Atlántico.

El Ecuador en este proceso, por su ubicación, es estratégico. Tanto es así que en uno de los diversos Acuerdos internacionales, el denominado “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)”, y en el Comité Andino de Infraestructura Vial (CAIV), se habla de los Corredores Interoceánicos Multimodales, siendo uno de los más importantes el Corredor Central que debe unir el puerto marítimo de Manta con el puerto fluvial de Manabí. Empero ahí mismo se definió como eje alternativo y complementario para el Corredor Central Multimodal Interoceánico, la vía Puyo – Baños – Ambato – GUARANDA – Babahoyo – Guayaquil. En el mes de octubre de 1998, en la V Reunión del Comité Andino de Infraestructura Vial, la delegación ecuatoriana se pronunció en este sentido.

En los últimos meses al calor del debate sobre las conveniencias y limitantes sobre el puerto ecuatoriano y el trazado de alternativas para la vía interoceánica se habló profusamente sobre las condiciones favorables que ofrecía el espacio bolivarenses para la construcción de la carretera que debe soportar el tráfico de camiones de carga alta, orientada ya sea a Manta o a Guayaquil. Sin embargo y pese a las dificultades topográficas y naturales, se insiste, como en viejos tiempos, en otra trayectoria.

Los primeros días de Octubre del 2003, en el salón del Consejo Provincial de Bolívar, la Fundación Eloy Alfaro con asiento en la ciudad de Guayaquil, expresó la voluntad de llevar adelante la construcción de un ferrocarril que articularía Guayaquil con la vía interoceánica, hasta la ciudad de Iquitos, pasando por Guaranda. En la ocasión, con sobrada razón se volvió hablar de la Vía Kelly. El directivo y empresario norteamericano Ronald Katering, hizo

hincapié en la necesidad de retomar el proyecto, pero en las nuevas circunstancias del comercio internacional. El ferrocarril buscaría transportar mayores cantidades de productos, por ende la trocha y las máquinas deben ser de mayores dimensiones y potencia que el antiguo Ferrocarril del Sur.

Por otro lado, y con la perspectiva de unir los dos centros poblados más grandes del país, Quito y Guayaquil, en el marco de una visión orientada al mercado nacional ha cobrado fuerza el proyecto – idea nacido en la Universidad San Francisco de Quito, llamado “La Vía del Sol”, que de acuerdo a estudios geográfico satelitales propone cuatro alternativas para su recorrido: 1ª. Descender desde Quito por Mindo en la provincia de Pichincha; 2ª. Trazar la autopista por el sector de los Illiniza; 3ª. Reconstruir la vía de Santo Domingo de los Colorados; 4ª. Por el centro serrano del país pasando por Guaranda. El gobierno del Presidente Lucio Gutiérrez conformó, de acuerdo al respectivo Decreto Ejecutivo, una Corporación encargada de profundizar los estudios, lograr inversores y llevar adelante el mencionado proyecto, evaluando distancias y tiempos, costos, impacto ambiental y más aspectos técnicos que son requeridos para tomar una decisión. Lo lamentable sería que esta sea adoptada con una visión simple de los mercados, sin tomar en cuenta otros factores económicos, sociales, políticos, culturales y ambientales de beneficio para un auténtico desarrollo - si la palabra aún sirve - nacional, interregional, de integración, equitativo, sustentable.

Entre otros elementos la alternativa de la VIA DE LA INTEGRACIÓN (Vía del Sol según la U. San Francisco de Quito) que señala el paso por el centro serrano del país y el territorio de Bolívar ofrece las siguientes ventajas:

1. Es la vía históricamente más corta, corroborada a través de los años, por las diversas culturas que han poblado el territorio que actualmente conforma el Ecuador. Entre Ambato – Guaranda -

Babahoyo existen apenas 201 kilómetros, los que en una carretera mejorada, ampliada, y rectificada en pocos tramos, reduciría aún más el tiempo de recorrido actual;

2. Lograría una mejor articulación de la amplia zona central del país con las ciudades de Quito y Guayaquil, profundizando una auténtica integración de la sierra, la costa y el oriente ecuatoriano, no sólo en términos económicos, sino también en los ámbitos culturales, sociales y políticos.

Tomando en consideración la población y la diversidad cultural de la misma, hay una enorme riqueza humana que potencializa la construcción de la nación.

Las proyecciones del CEPAR (Centro de Estudios de Población y Desarrollo Social) para los inicios del siglo XXI señalaban que el conjunto de las provincias del centro del país alcanzarían alrededor de dos millones de personas, así:

POBLACIÓN CENTRO DEL PAÍS

(Según CEPAR, 2000)

PROVINCIA	No. Habitantes
Bolívar	183.665
Chimborazo	427.517
Cotopaxi	303.489
Los Ríos	662.842
Tungurahua	447.017
Total	2'024.530

Si a esta cifra se suman las proyecciones poblacionales de las provincias del Guayas y Pichincha se alcanzan a alrededor de 7'910.000 personas.

3. Serían incorporados a las condiciones de superación de la exclusión, inequidad, pobreza y subdesarrollo, grandes conglomerados humanos, sobre todo de áreas rurales que centenariamente han sufrido las consecuencias del desigual desarrollo del país. Más del sesenta por ciento de los habitantes del centro del país viven en el sector rural, la mayoría pertenecientes a importantes comunidades indígenas;
4. Las potencialidades productivas de las ciudades del centro y del sector agropecuario serían aumentadas, además que por las óptimas condiciones ambientales, las bellezas naturales, las expresiones culturales, religiosas, el patrimonio cultural, podría incrementarse el sector turístico, nacional e internacional, con los encadenamientos económicos concomitantes. Larga sería la enumeración de las líneas productivas implantadas, las potenciales, y el inventario turístico de estas provincias;
5. La organización de la sociedad civil es uno de los aspectos interesantes del área. Existen muchas organizaciones, especialmente en el ámbito rural, las que con su activa participación pueden contribuir en el desarrollo de la región, y de la misma obra vial tan necesaria para la circulación de las personas y la producción;
6. Posibilita una mejor generación de una red estratégica de enlace longitudinal y transversal del país, sobretodo entre el Oriente amazónico y la región de la Costa, con las provincias de Los Ríos,

Manabí, Guayas, y las zonas subtropicales de las provincias serranas del centro;

7. El impacto ambiental es mucho menor que las otras alternativas, tomando en cuenta que existe ya una infraestructura vial anterior, la misma que serviría para la construcción de la autopista, con el rediseño de unos pocos tramos considerando los requerimientos de tiempo y transporte. Otra cosa es la apertura íntegra de una nueva vía, especialmente en el descenso por la ceja andina desde la serranía al subtrópico, con sus efectos negativos ecológicos y sociales, lejanos de los proyectos que exigen la sustentabilidad como una condición necesaria para su financiamiento y ejecución;
8. Tendrían una más amplia utilización los aeropuertos de Latacunga y Ambato, con una importante infraestructura y capacidad instalada;
9. La zona sur de la provincia de Los Ríos, sobre todo las tierras de alta producción del proyecto de riego Babahoyo, y la parte colindante de la provincia del Guayas, mejorarían sus condiciones de desarrollo y transporte, tan necesarias para el mercado interno, por ende para satisfacer las necesidades de la población ecuatoriana.

Estas y más razones que giran en torno a una justa línea política de desarrollo equilibrado del país son las que pesan para la adopción de una resolución estatal sabia sobre la Vía de la Integración del siglo XXI, que reclamamos los bolivarenses, desde una visión cívica, amplia y patriótica del contexto ecuatoriano.

Apenas han transcurrido algunas semanas cuando conocimos que el Gobierno nacional, receptando el clamor bolivarense, ha declarado a la Provincia de Bolívar en “emergencia vial”, lo que debe ser aprovechado por las autoridades y directivos institucionales para establecer una política estratégica común,

consensuada, colectiva, que permita la presentación de anteproyectos y proyectos de construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de la red vial que necesita la provincia.

De igual manera, el Registro Oficial del Estado, en el número 182 de 2 de octubre del presente año, publica el decreto ejecutivo del Reglamento de Concesiones del Sector Vial, pocos días antes que ingrese al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones el Of. No. HT-068-03 de 13 de octubre de 2003, con el Estudio Por Iniciativa Privada, Concesión Corredor Vial: Ambato – Guaranda – Babahoyo, presentado por la compañía israelita Gadish Group – HighTech. Es decir que está en trámite y estudio en el Ministerio del ramo el pedido de concesión de la vía por parte de la empresa antes nombrada, lo cual significa que habiendo esta efectuado previamente los estudios técnicos y financieros determinan las posibilidades reales que brinda el recorrido, sobremanera pensando en que puede convertirse en ruta alternativa y derivada del eje modal interoceánico Manaos – Manta.

Según el documento inicial presentado por la Gadish Group en el MOP, el trazado de la vía es Ambato – El Arenal – Guaranda – Chimbo – San Miguel – Balzapamba – Montalvo – Babahoyo, en una longitud de 201 kilómetros. Las obras principales son el diseño, la rehabilitación, el mantenimiento, la operación, el control de calidad, la supervisión, la administración y los servicios auxiliares modernos de la ruta. Expresa además el impacto económico y social en las actividades agrícolas, de agroexportación, comercio y turismo de beneficio para las provincias por donde atraviesa la vía.

Recordando la posición nacional asumida por el Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Andino IIRSA, en que se asume la importancia de la construcción del Eje Multimodal Amazónico, que liga la red fluvial y la red vial interoceánica, y establecido el Corredor Central Manta – Manaos, el

documento de Gadish Group recoge que “ ...Debido a las inclemencias, cíclicamente cada cuatro años, como el caso del Fenómeno del Niño, se ha designado a la vía Babahoyo – Guaranda – Ambato, como un eje vial alternativo para este Corredor Central Multimodal, debido a su corta distancia, que une a la costa y a la sierra del país....En conclusión, las vías de este proyecto revisten una gran importancia no solo en el contexto nacional, sino también en el contexto geopolítico regional e internacional, de ahí se desprende la necesidad imperiosa de dotar a estas vías, de las obras y servicios para satisfacer las necesidades del país y los compromisos internacionales adquiridos” (Gadish Group 2003: 15).

La empresa mencionada ha expresado por los medios de comunicación, entre otras cosas, que estaría dispuesta a colaborar con los organismos seccionales, en la construcción de modernas vías, con nueva tecnología, para unir Echeandía y Caluma con Guaranda.

Ojalá con sabiduría y desprendimientos de toda índole quienes lideran las instituciones y organizaciones de la provincia abran un espacio de diálogo, análisis, propuestas y consensos para apoyar, democrática, patrióticamente, las líneas estratégicas elaboradas participativamente, para dar una salida a las pocas posibilidades existentes en los actuales momentos, con el propósito de alcanzar una real articulación del espacio bolivarense al relativo desarrollo del Ecuador y Latinoamérica.

La Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo de Bolívar, con sobrada razón en su lucha unitaria provincial y nacional por un desarrollo equitativo de todas las localidades y áreas del Ecuador, se suma a los planteamientos y reclamos de unidad expresados por los sectores menos favorecidos, pero dinámicos de nuestra sociedad, tal como en relación a la obra vial, han expresado los movimientos sociales, especialmente el indígena y otras importantes

entidades, organizaciones, medios de comunicación y personalidades de la ciudad y del campo de Bolívar.

No creemos que la historia de los nones, en definitiva se repita, como en aquellos años de definiciones estratégicas sucedió con la ruta del ferrocarril.

Guaranda, diciembre de 2003

BIBLIOGRAFÍA.-

- ANDRADE, Roberto. Vida y Muerte de Eloy Alfaro. Ed. El Conejo. Quito, 1985.
- AYALA MORA, Enrique, editor. Nueva Historia del Ecuador. Volúmenes 2,7,9 y 10. Corporación Editora Nacional. Quito, 1990.
- BOTASSO, Juan. Etnohistoria del Corregimiento de Chimbo, 1557 – 1820. Ed. Mundo Andino. Quito, 1983.
- BROMLEY, Rosemary, et all. Cambios en los días de feria de la sierra central del Ecuador durante el siglo XIX. Revista del Archivo Histórico del Guayas, No.9. Guayaquil.
- DE JANON ALCÍVAR, Eugenio. El Viejo Luchador. Ed. Abecedario Ilustrado. Quito, 1948.
- DELER, Jean Paul. Ecuador, del espacio al estado nacional. Ed. Banco Central del Ecuador. Quito, 1987.
- ERASO, Abraham. Monografía de Bolívar en 1934. Quito, 1934.
- FERRONATO, Jorge. Aproximaciones a la globalización. Ed. Macchi. Buenos Aires, 2000.
- FLACSO. La ciudad construida. Serie Estudios Urbanos. Rispergraf. Quito, 2001.
- GLOOR, Eugenio. Sendero Milenario. Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo de Bolívar. Guaranda, 1985.
- GONZÁLEZ P., Arturo. Monografía de la Provincia de Bolívar. Talleres Gráficos Nacionales. Quito, 1929.
- GUERRERO, Andrés. Los oligarcas del cacao. Ed. El Conejo. Quito, 1981.
- I. CONCEJO MUNICIPAL DE GUARANDA. Guaranda y la Provincia. Ed. FEPP. Quito, 1997.

INEC. VI Censo de población, noviembre 2001, datos preliminares. Quito, 2002.

JIJÓN y Caamaño, Jacinto. Sebastián de Benalcázar. Ed. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito, 1983.

PNUD. Informe sobre Desarrollo Humano, Ecuador 2001. Ed. Rimana. Quito, 2001.

TOSCANO, Humberto. El Ecuador visto por los extranjeros. Biblioteca Ecuatoriana Clásica. Tomo 13. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito, 1989.

TRUJILLO, Jorge. El sistema de hacienda y la clase terrateniente serrana a Fines del siglo XIX y primeras décadas del presente. CIESE, mimeo. Quito, 1979.

WALLERSTEIN, Inmanuel. Después del Liberalismo. Siglo XXI editores. Madrid, 1999.



Edificio del Núcleo de Bolívar de la Casa de la Cultura Ecuatoriana
"Benjamín Carrión"