

Universidad Andina Simón Bolívar  
Sede Ecuador

Programa de Maestría en Estudios Latinoamericanos  
Mención Historia Andina

Riobamba en el primer cuarto del siglo XX:  
ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas

Franklin Cepeda Astudillo

2003

Al presentar esta tesis como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Magíster de la Universidad Andina Simón Bolívar, autorizo al centro de información o a la Biblioteca de la Universidad para que haga de esta tesis un documento disponible para su lectura según las normas de la Universidad.

Estoy de acuerdo en que se realice cualquier copia de esta tesis dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial.

También cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar los derechos de publicación de esta tesis, o de partes de ella, manteniendo mis derechos de autor hasta por un período de 30 meses después de su aprobación.

f).....

Franklin Cepeda Astudillo

Quito, enero de 2003

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Programa de Maestría en Estudios Latinoamericanos

Mención Historia Andina

Riobamba en el primer cuarto del siglo XX:  
ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas

Franklin Cepeda Astudillo

Enrique Ayala Mora, Tutor

Riobamba, enero de 2003

## Resumen de propósitos y contenidos

La Tesis: *Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas* Refiere las circunstancias en que el ferrocarril trasandino ecuatoriano o ferrocarril del sur es conducido por la ciudad de Riobamba como su estación central en un relato que combina las perspectivas dadas por la problemática nacional del tiempo aludido con las expectativas y luchas locales. A continuación presenta un diagnóstico de la nueva dinámica del intercambio interregional que la entrada en funcionamiento del ferrocarril ayudó a definir. En un segundo apartado se aproxima a la ciudad de Riobamba y a sus grupos sociales. La primera aproximación es de carácter descriptivo mientras la segunda considera, especialmente, aspectos sociológicos. Un tercer apartado aborda las transformaciones físicas que Riobamba experimenta en el primer cuarto del siglo XX considerando la participación del cabildo en estos cambios y el establecimiento de referentes urbanos. El último capítulo se centra en un conjunto de prácticas de la vida diaria orientándose a establecer las continuidades y rupturas que su reproducción experimenta en el lapso estudiado. Esta tesis busca, en unos casos, establecer y demostrar la incidencia del ferrocarril en los cambios registrados y, en otros, presentar una nueva y metódica visión de la historia de Riobamba en el lapso considerado.

### Agradecimiento

Consigno mi agradecimiento para las personas que contribuyeron a la realización de este trabajo mediante su discusión, consejo, ejemplo, préstamo bibliográfico, entrega de libros, revistas, datos, publicaciones y otros aportes adecuados para su elaboración: Enrique Ayala Mora, Rosario Coronel, Luis Alberto Costales Cazar, Manuel Espinosa Apolo, Mario Godoy Aguirre, Carlos Ortiz Arellano y Guadalupe Soasti. Sumo a estos nombres el de Guillermo Bustos Lozano, abnegado maestro y amigo cuyas observaciones, formuladas en innumerables diálogos, me han obligado a meditar detenidamente sobre muchos de los asuntos tratados.

## Dedicatoria

A Heriberto Cepeda, maestro sastre;  
a Martha Astudillo,  
padres y amigos de cada día.

## Indice

Introducción.....	9
<b>CAPITULO UNO</b>	
<b>El Ferrocarril, legado fundamental de la Revolución Liberal.....</b>	<b>11</b>
1.1. Condiciones y pugnas en medio de las cuales se construye el del ferrocarril entre Durán y Quito y pase por Riobamba.....	12
1.2. La entrada en funcionamiento del ferrocarril entre Durán y Riobamba. Algunos cambios suscitados por la nueva dinámica del intercambio interregional.....	33
<b>CAPITULO DOS</b>	
<b>Riobamba, la ciudad y su gente.....</b>	<b>45</b>
2.1. Caracterización de la ciudad.....	45
2.2. La ciudad y sus actores sociales.....	52
<b>CAPITULO TRES</b>	
<b>El primer cuarto del siglo XX como espacio de modernización, regulaciones urbanas, realizaciones arquitectónicas e incorporación de nuevos servicios públicos...</b>	<b>58</b>
3.1. El Municipio, ente de control y poder local.....	59
3.2. Hacia la planificación y control de la ciudad.....	60
3.3. Cambios registrados en torno a la estación del ferrocarril.....	62
3.4. Refuncionalización de espacios: Transformación de plazas en parques.....	65
3.5. Obras de arquitectura religiosa.....	68

3.6. Los nuevos servicios públicos.....	71
3.6.1. De las acequias a las primeras obras de provisión de agua y alcantarillado.....	72
3.6.2. De los candiles, velas de cebo y faroles a los primeros focos eléctricos .....	75
3.6.3. Nuevas forma de comunicación.....	77

## CAPITULO CUATRO

<b>Algunas prácticas de la cotidianidad, continuidades y rupturas .....</b>	<b>80</b>
4.1. De los arrieros a los primeros transportes.....	80
4.2. Crecimiento de las actividades comerciales.....	84
4.3. Hábitos alimenticios.....	89
4.4. Incremento en el surtido de bebidas y licores.....	92
4.5. Cuidado corporal.....	96
4.6. Los servicios médicos.....	100
4.7. Moda y vestimenta.....	111
4.8. Circulación de periódicos, diarios, libros, revistas y otras publicaciones.....	114
4.9. Cultura, deportes y entretenimiento.....	122
<b>Conclusiones.....</b>	<b>130</b>
<b>Bibliografía y fuentes.....</b>	<b>133</b>



## Introducción

Bajo la denominación *Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas*, el presente trabajo estudia los principales cambios experimentados por dicha ciudad en el lapso señalado. La llegada del ferrocarril y las transformaciones morfológicas que tuvieron lugar en los años considerados han sido tratadas como factores de modernización que, en diversos grados, han incidido en algunas prácticas cotidianas. En tal sentido la presente propuesta de investigación procura imaginar y caracterizar la ciudad, mostrar sus cambios, y establecer continuidades y rupturas en su vida cotidiana presentando, a tal fin, elementos sugerentes o reveladores de procesos de diferenciación socioeconómica que tienen lugar en la urbe como estación ferroviaria, centro de actividades económicas, y escenario de reproducción cultural.

El tratamiento de los aspectos considerados, respondiendo a la pregunta central de la investigación, se orienta a elucidar cuáles son las principales transformaciones que Riobamba experimenta en el primer cuarto del siglo XX en términos de su morfología urbana a propósito de la llegada del ferrocarril y las prácticas cotidianas que tienen lugar en momentos que el Ecuador vive un acelerado proceso de modernización.

Algunas de las fuentes consultadas son de carácter bibliográfico y, en menor proporción, testimonial; las hemerográficas y documentales pertenecen al Archivo y Biblioteca Municipal de Riobamba, al Archivo y Biblioteca Aurelio Espinosa Pólit de la Compañía de Jesús y a la Biblioteca del Colegio Pedro Vicente Maldonado. De estas han sido estudiadas con especial interés las de carácter documental pertenecientes al Archivo Municipal así como las colecciones de publicaciones locales de la época como *El Observador*, *Los Andes* y *La Razón*. La penosa circunstancia de contar con colecciones incompletas o inadecuadamente organizadas o conservadas de documentos y publicaciones, especialmente en los archivos locales, acaso dé lugar a que se omitan datos especialmente pertinentes. Pese a estos inconvenientes se ha procurado

interpretar adecuadamente aquellas informaciones que posibiliten un satisfactorio cumplimiento de los objetivos de la investigación.

En un primer apartado se consideran las condiciones en que se construye el ferrocarril que, partiendo de Durán, habrá de pasar por Riobamba. Este apartado se cierra enfocando algunos de los cambios a que dio lugar la nueva dinámica del intercambio interregional. Un segundo apartado se aproxima a Riobamba como ciudad y sus actores sociales en las primeras décadas del siglo XX. Describe y caracteriza la situación y la morfología de la ciudad en el periodo señalado a cuyo fin se incluyen planos, abordando a continuación el tratamiento de sus principales grupos y actores sociales destacando los conflictos interétnicos y los procesos de discriminación que entre estos tienen lugar. El tercer capítulo centra su enfoque en la vida de la ciudad destacando el papel del Municipio como ente de control y poder local, las principales adecuaciones de espacios y realizaciones arquitectónicas y la incorporación de nuevos servicios públicos como factores de desarrollo urbano. El capítulo final presenta un conjunto de prácticas de la vida diaria propendiendo a establecer las continuidades y rupturas que caracterizan a estas en el espacio estudiado. Las prácticas seleccionadas consideran transporte y comercio, hábitos alimentarios, cuidado corporal, servicios médicos, vestimenta, circulación de información impresa y, finalmente, cultura, deportes y entretenimiento. La investigación se cierra con la presentación de las conclusiones a que se ha llegado tras su realización.

## CAPITULO UNO

### **El ferrocarril, legado fundamental de la Revolución Liberal.**

La Revolución Liberal Ecuatoriana suscita cambios fundamentales en el país: cambia el modo en que se desarrollan las relaciones entre la iglesia y el Estado, la misma conformación del Estado y sus dependencias sufre una transformación; posibilita la expedición de leyes progresistas en el ámbito económico, introduce reformas sustanciales en el sistema educativo y su administración, redefine las condiciones del endeudamiento externo del Ecuador de entonces y, de forma antes no registrada, da lugar a la construcción de obras públicas entre las que el ferrocarril trasandino ocupa un sitio de importancia: posibilita la integración de un país entonces disperso, pobremente comunicado, insuficientemente abastecido de alimentos y mercaderías y evidentemente limitado al objetivo de proyectar la idea de nación en el imaginario de sus habitantes al punto de constituirse en “un paso decisivo para articular la geografía de un país que a duras penas alcanzaba a mantener su nombre como elemento unificador”.<sup>1</sup> Su entrada en funcionamiento, constituye pues una de las principales conquistas modernizadoras de la Revolución Liberal Ecuatoriana.

En la historia de las obras públicas en Ecuador, el ferrocarril fue una de las empresas que precisó de mayor tiempo entre el inicio de los primeros estudios para su construcción y su entrada en funcionamiento. De hecho, entre los primeros intentos por iniciar la obra y su terminación, median más de cuatro décadas de proyectos inconclusos y faltos de financiamiento, avances lentos, airados reclamos contra el Gobierno y la Compañía, así como abruptas y frecuente suspensiones de las obras. Al conocimiento de estos avatares, en relación con las dificultades para que la línea

---

<sup>1</sup> Bruno Andrade Andrade, *Reseña de una década que forjaría historia en Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 23.

férrea pase por Riobamba como estación central está dedicado este primer capítulo destacando la participación de sus ciudadanos en las luchas por la consecución de dicho objetivo.

### **1. 1. Condiciones y pugnas en medio de las cuales se consigue que el trazado del ferrocarril entre Durán y Quito pase por Riobamba.**

Refiriéndose a la importancia de las vías como factor de progreso y fomento poblacional, señala Alain Dubly que “La construcción de una carretera (y antes, la del ferrocarril) no deja indiferentes a los pueblos aledaños. El trazado de la vía nueva o modificada es sometido a la presión de poderosas y divergentes fuerzas de atracción, ruidosas u ocultas, que se resuelve en la satisfacción de los intereses de unos en contra de la esperanza de otros”.<sup>2</sup> Esta afirmación, dada la importancia de la obra del ferrocarril en las condiciones políticas, sociales, tecnológicas y de requerimientos en que fue realizada; nos da la pauta para un análisis especialmente detallado.

Pese a que en el país, desde fines del siglo XIX, se sentía cada vez con más fuerza, la necesidad de transportes veloces, modernos, seguros y económicos, la construcción del ferrocarril afrontó severas dificultades: cuestionamientos técnicos, más de una vez justificados, la necesidad de vencer una geografía especialmente anfractuosa, las condiciones malsanas de algunos de los tramos en que se desarrollaba la obra, la escasez de trabajadores dispuestos a prestar su servicio en condiciones climáticas adversas, los derrumbes que, en cuestión de minutos, sepultaban lo avanzado en meses y meses de trabajo, la insuficiencia de recursos económicos y, especialmente, las agudas trabas originadas en la oposición a la obra dadas las circunstancias políticas en que su construcción tuvo lugar.

---

<sup>2</sup> Alain Dubly, *Los poblados del Ecuador*; Quito, Corporación Editora Nacional, 1990, p. 61. La frase situada entre paréntesis corresponde al texto original.

Durante los años que corresponden al siglo XIX no fueron mayores los progresos en materia de obras ferroviarias no obstante, “Las negociaciones del ferrocarril fueron la columna vertebral del debate político y motivo de la definición de las tendencias más importantes de la época”.<sup>3</sup> Para Jean Paul Deler:

...en una época en que culminaron las tensiones regionalistas, el papel del ferrocarril en la consolidación de la unidad del Ecuador parece haber sido mucho más considerable que en las grandes repúblicas andinas vecinas. Y no es una casualidad si las dos figuras más grandes del caudillismo de la época, Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro fueron, uno iniciador y otro el gran realizador de la política ferroviaria ecuatoriana. La línea del ferrocarril les pareció la modalidad técnica indispensable para la articulación eficaz de dos grandes regiones – costa y sierra-, de los dos polos urbanos –Guayaquil y Quito- constitutivos de una joven nación todavía frágil.<sup>4</sup>

Así, si de un flanco no faltaron sectores tenazmente opuestos a la construcción de lo que consideraban un ‘elefante blanco’, incluso por medio de duras campañas de prensa, tampoco estuvieron ausentes los grupos o individuos que, llevados de una religiosidad irreflexiva o de prejuicios insuficientemente justificados, vieron en el ferrocarril un elemento que serviría para difundir el ateísmo, el pensamiento liberal,<sup>5</sup> la masonería o aun para facilitar la penetración de los

---

<sup>3</sup> Enrique Ayala Mora, *Lucha política y origen de los partidos en el Ecuador*, Quito, Ediciones de la Universidad Católica, 1978, p. 218.

<sup>4</sup> Jean Paul Deler, *Ecuador del Espacio al Estado Nacional, (Genese de l'Espace Equatorien)* trad. Federico Yépez Arboleda, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 197.

<sup>5</sup> El periódico riobambeño *Los Andes*, en su edición correspondiente al 2 de febrero de 1917, cuando gracias al servicio del ferrocarril empezó a circular una mayor cantidad de libros, publicaciones y periódicos en las poblaciones a que este servía, trae la siguiente nota: “Palabras que no ofenden.- Personas que merecen crédito, nos han informado que un reverendo padrecito, en un sermón que predicó hace pocos días en la Iglesia de Cajabamba, lanzó una serie de palabras descomedidas e insultos groseros contra las personas que leen los diarios porteños “El Telégrafo” y “El Guante” porque dizque dichos periódicos son de propaganda liberal y por lo tanto deben ser desechados de todos los hogares cristianos, debiendo ser leídos solo El Mensajero del Corazón de Jesús, El Observador, el Boletín Catequístico, “La Corona de María”, etc. ¡Fanatismo el del padrecito!” Con respecto a la rectificación de la línea a Riobamba, vale señalar que la Iglesia Católica, tuvo un comportamiento un tanto sinuoso y contradictorio: si en un principio se mostró opuesta, para el 23 de diciembre de 1917, Ulpiano Pérez Quiñónez, Obispo de Riobamba, emite una Circular dirigida a los “Venerables Señores Curas de la Diócesis” instándolos a colaborar para la rectificación de la Línea Férrea. Félix Flor, por su parte, se refiere a las postergaciones que sufrió la obra en razón de ideas religiosas como elemento “...para dar una idea aproximada del triste concepto en que se la tenía por parte de los eternos rezagados de

intereses norteamericanos<sup>6</sup> e ingleses. Esto último, en atención a la nacionalidad de sus constructores o la procedencia de los fondos que, en parte considerable, permitieron llevar a cabo la construcción de la obra<sup>7</sup>.

Banqueros y comerciantes, si bien podían verse favorecidos por la construcción del ferrocarril, mostraban también un rechazo basado en la necesidad de renegociar la deuda externa incrementando los impuestos al comercio internacional para recaudar fondos destinados a financiar la construcción de la obra. Los latifundistas serranos igualmente se oponían en consideración a las consecuencias del endeudamiento externo y a la alteración en las relaciones de producción en los mercados regionales por la realización del proyecto. Uno de los mayores temores sentidos era el encarecimiento y la fuga de mano de obra campesina y la elevación en los precios de productos en los sitios a donde el ferrocarril fuera llegando. Otros latifundistas temían ver ‘cercenadas’ sus propiedades, tal el caso de la hacienda San Rafael, en Chimborazo, sitio en el que posteriormente se estableció la estación Mancheno: Rafael Mancheno, propietario de dicha hacienda y amigo personal de Eloy Alfaro, en su oposición a que el tren pase por su propiedad, estuvo a punto de victimar a los constructores H. Somer y Daze John. Este último perdió una pierna a consecuencia de un balazo infringido por Mancheno,<sup>8</sup> incidente que, entre otros, requirió la intervención personal de Alfaro. En el caso citado, fue preciso trasladar los campamentos para la construcción hasta la hacienda Los Angeles.

---

la civilización” Félix Flor, *Páginas de Historia Contemporánea, La Rectificación de la línea férrea de Riobamba*, Riobamba, Imprenta y Librería Nacional, 1924, p. 10.

<sup>6</sup> Cuando la prensa de inicios de siglo se refiere a la *Guayaquil & Quito Railway Co.*, frecuentemente carga las tintas en las deficiencias del servicio que presta, en los problemas y retrasos que conspiran contra la realización de las obras. Muy a menudo usa frases como “denigrante opresión de los súbditos del Tío Sam” *Los Andes*, 5 de diciembre de 1917. Al contrario de esto, el 18 de Agosto 1901, de acuerdo a documentos pertenecientes al Archivo Municipal de Riobamba, un particular cuyo nombre es ilegible, se refiere al conocimiento del Inglés como una necesidad inaplazable en razón del esperado arribo del tren y en atención a que este está siendo construido por un sindicato norteamericano.

<sup>7</sup> En la petición de Archer Harman de “solicitar del Gobierno de 500 a 2.000 soldados para la protección de nuestros empleados”, en carta dirigida a Eloy Alfaro informándole sobre la posibilidad de realizar los estudios y posterior construcción de un tren al oriente, se entrevé un importante indicador de las dificultades que debía enfrentar la Compañía del Ferrocarril para el desarrollo de sus tareas. Carta transcrita por Roberto Crespo Ordóñez, *Historia del ferrocarril del Sur*, Quito, Imprenta Nacional, 1933, p. 104.

<sup>8</sup> Alfredo Maldonado Obregón, *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron, 1856 – 1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977, p. 115.

Considerando que Guayaquil y Quito, ya desde el siglo XIX, constituían las primeras ciudades del Ecuador, una de las principales finalidades del proyecto ferroviario fue el establecer un medio de transporte rápido, moderno e idealmente económico entre estos dos polos de desarrollo. Guayaquil, por su condición portuaria, y Quito, como capital de la república, requerían del tren para el establecimiento de relaciones comerciales cada vez más complejas. Para Alfaro, el tren no solo era una obra necesaria para el afianzamiento de la unidad nacional, estaba llamado a ser un instrumento fundamental para el fomento del comercio, la agricultura y la industria; factores claves para el robustecimiento integral de la economía ecuatoriana.

Mientras en Quito, entre el Congreso y la Presidencia, tenían lugar airadas discusiones a favor y en contra de la construcción del ferrocarril, las ciudades por donde éste habría de pasar, registraban también enconados enfrentamientos. Desde entonces, en términos generales, se vio en el ferrocarril un factor de crecimiento y desarrollo del cual no cabía sino beneficiarse. A la espera de este beneficio estarían intereses particulares muy concretos, pero también grupos *patrióticos* o de *notables* que, día a día, interponían sus gestiones, escritos o movilizaciones a fin de alcanzar del tren el mayor provecho posible para sus respectivas jurisdicciones. Tal fue el caso de Riobamba, ciudad por la que pasaría la línea férrea aunque “A trueque de varias concesiones que el Gobierno del Ecuador hizo a “THE GUAYAQUIL & QUITO Railway Co”, para que se le permitiera aumentar las gradientes en varias secciones y rectificar trabajos provenientes de las insuficiencias de los estudios de localización...”<sup>9</sup>

A fines del siglo XIX llega a Ecuador el Ingeniero Shunk con el objetivo de inspeccionar las obras del ferrocarril<sup>10</sup>. Tras una exploración realizada junto a un grupo, en gran parte compuesto

---

<sup>9</sup> Félix Flor, *op. cit.* p. 17.

<sup>10</sup> Procedente de Estados Unidos, llega a Ecuador el ingeniero William Shunk, quien además es familiar de John Harman, hermano de Archer Harman. Shunk realiza estudios en el territorio ecuatoriano. Elabora planos que completan una línea férrea que habría de comenzar en el Carchi para concluir en la frontera con el Perú. Su actuación se comprendería en el marco de la Doctrina Monroe y la intención de Estados Unidos de construir un ferrocarril panamericano. El Gobierno de Luis Cordero Crespo habría intentado contar con la participación de Shunk para los estudios y la ulterior construcción del ferrocarril ecuatoriano pero las elevadas remuneraciones demandadas obligarían

por riobambeños, informa de la factibilidad de construir una línea que, partiendo desde Guamote, tome el curso del río de igual denominación hasta el río Sesel, siga por el de Cebadas, continúe por Licto, Punín y San Luis para ingresar en Riobamba. Desde allí habría de cubrir otros puntos antes de llegar a Ambato. Proceder de acuerdo a esta posibilidad, aunque trazando un recorrido mayor que el finalmente hecho por Colta, era absolutamente factible pero suponía mayores egresos para la Compañía. La constructora priorizó sus intereses y cambió el trazado de un modo unilateral construyendo el ramal de Luisa, con planos que no fueron aprobados, violando así las cláusulas del Contrato Modificatorio aprobado por la Legislatura, lo cual, con los años, llevó a un escritor local a señalar que “el abandono de la línea Shunk fue el origen de los males que nos han sobrevenido desde cerca de un cuarto de siglo”.<sup>11</sup>

La inauguración del servicio en 1905 fue postergada por el Presidente y el Ministro de Obras públicas mientras el reclamo de los chimboracenses no fuera atendido. En tal virtud el Ministro Córdova presentó su queja pero la Compañía dio respuestas evasivas<sup>12</sup> y no pasó de formular promesas de rectificación para una ocasión posterior. En estos hechos Harman fue acusado de guardar silencio ante los reclamos de quienes exigían la rectificación rechazando los festejos de inauguración del “ignominioso ramal” a costa de ser tildados de tacaños por no aportar a los

---

a desistir de este propósito. El folleto *Riobamba y el Ferrocarril* se refiere al coronel Shunk como “Uno de los ingenieros más competentes que tiene Estados Unidos. Una de las figuras en la ciencia de la ingeniería, que no sé por qué casualidad vino á nuestro país...”. Cabría suponer que el autor de tales líneas desconoce la familiaridad de Shunk con Harman pues continúa: “..y sobre todo con la Compañía Harman. Un ingeniero honorable que, indudablemente por no perder su crédito si continuaba en la construcción de un ferrocarril defectuosísimo y *sui géneris*, se regresó á su país, á causa de que no tenía libertad de acción en sus procedimientos para hacer las cosas tal como debían hacerse.” Shunk habría realizado un estudio de la línea entre San Juan y Riobamba por las vegas del río Chibunga. De este estudio, según dicha fuente, no conocerían más de una veintena de riobambeños a más de la Compañía. A fin de proceder según las conclusiones del estudio de Shunk incluso se habría procedido a expropiar los terrenos por los que habría de pasar la línea. La mayoría de los propietarios habría cedido sus terrenos gratuitamente acaso con la expectativa de recuperar esta donación una vez que el tren, al pasar junto a las tierras no afectadas, incrementase la plusvalía de las que conservaban. Un Riobambeño, *Riobamba y el ferrocarril*, Compilación de artículos publicados por “La Linterna”, en julio de 1905, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1905, p. 10. Cotejando fuentes e indicios el seudónimo *Un Riobambeño* corresponde a Miguel Egúez.

<sup>11</sup> Félix Flor, *op. cit.* p. 20.

<sup>12</sup> Al punto de responder a un oficio del Ministro Gonzalo Córdova, en el que concretamente cuestiona que un ramal sea línea directa, con otro en el cual se dice: “Oportunamente recibimos su oficio N° 79 de Julio 19 de 1905. permítome manifestar a Ud. Que, en nuestra opinión los artículos que Ud. cita en su referido oficio solo rigen en cuanto toca a la intersección de carreteras por la línea del ferrocarril” Citado por Félix Flor, *op. cit.* p. 48.



“festejos del engaño”<sup>13</sup> mientras otros riobambeños preparaban celebraciones sin estar adecuadamente informados de que la entrada en funcionamiento del tren por el ramal de Luisa constituía un logro parcial y de escasa significación para el progreso de la ciudad.

Aunque la oposición a la obra no fue cabalmente vencida, ni aun cuando ésta ya se hallaba avanzada, Eloy Alfaro la sustentó con singular tenacidad. Para esto incluso hubo de provocar considerables erogaciones en la Caja Fiscal, muchas de ellas sin las autorizaciones correspondientes. Esto dio pie a nuevos enfrentamientos políticos en los que algunos sectores de la misma burguesía costeña manifestaron su resistencia a la implantación de un Estado puesto en sus manos.

Para la determinación de la ruta más apropiada para el paso del ferrocarril, habría de preferirse la línea ‘recta’ como una opción válida por constituir el camino más breve entre dos puntos. Tal fue el caso para el tramo comprendido entre Cajabamba y Ambato, una vez construido, solo un ramal habría de derivarse para que el tren llegue a Riobamba. Esta posibilidad permitiría un ahorro de recursos y una disminución del tiempo de viaje pero truncando la aspiración de Riobamba de ser estación central en el tránsito ferroviario. Señala Eloy Alfaro:

Entonces los neutrales fomentaron la idea de que la línea férrea fuera directa de Cajabamba a Ambato, lo cual acortaba la distancia, y que un ramal hiciera el servicio a Riobamba. Semejante innovación levantó el resentimiento de los riobambeños. El caso era delicado. La tarifa de pasajeros y fletes de carga señala a tanto la milla, y la innovación favorecía el tráfico directo entre Quito, Guayaquil y poblaciones intermedias. Que ganaban algunas millas en el viaje directo, era incuestionable.

---

<sup>13</sup> Félix Flor, *op. cit.* p. 27. Un manifiesto emitido con este motivo, con el título de *Justa Alarma* dice al respecto: “Que un ramal en lugar de promocionar ventajas y ser el principio del encumbramiento de la provincia será su sepulcro y su tumba, nadie que tenga juicio bien puesto lo ha de poner en duda. ¿Queréis festejar pomposamente la muerte de la provincia? Festejadla, si no teméis el veredicto de la historia; festejadla, si queréis pasar por muy menguados ante la faz de la República”.. Los aludidos responden a este manifiesto con otro en el que califican a la posibilidad de que la construcción de la vía por Riobamba sea solo mediante un ramal de “hipótesis” y “pretexto para la publicación de una hoja impresa” Félix Flor, *op. cit.* p. 30 ss.

En Riobamba decían que al no llegar el tren de pasajeros a la ciudad, quedaban reducidos a ruinoso exclusión, y era la verdad. Pensábamos que si aplicábamos esa máxima de economía a la ciudad de Ambato, quedaba también perjudicada, y que el objeto de las líneas férreas, es favorecer a las poblaciones razonablemente.<sup>14</sup>

Al objetivo de lograr la rectificación de la línea férrea se constituye en Riobamba una primera Junta Patriótica el 18 de junio de 1905.<sup>15</sup> Esta corporación aspiraba a la conservación del trazado por las parroquias Cebadas y Licto, trazado que sin embargo fue desviado hacia Cajabamba y Luisa con el riesgo de excluir a Riobamba de los beneficios que le reportaría el paso del ferrocarril. La mencionada Junta publicó el periódico *La Defensa* y presentó, reiteradamente, su petición ante los poderes públicos. Las gestiones y reclamos de esta primera corporación no tuvieron el efecto deseado por lo que en 1915, se conforma un nuevo Comité Patriótico<sup>16</sup> pro rectificación desde San Juan Chico a Riobamba. La lucha se extendió hasta 1924 y contó con la participación de la ciudadanía, grupos de obreros, mujeres, y aun de pobladores de parroquias que no serían servidos por el tren pero que se solidarizaban con la causa de Riobamba. Estas protestas asumirían varias formas: en julio de 1905, grupos de mujeres, buscando evitar que los trenes avancen más allá de San Juan Chico, se colocarían sobre los rieles con sus hijos en brazos<sup>17</sup> mientras en la ciudad tendrían lugar frecuentes marchas multitudinarias como el “Gran Meeting Popular” de junio de 1917, manifestación para la que el Gral. Almeida Suárez, Jefe Militar de la Zona proporciona una de las bandas del ejército en atención a la *altura* con que se desarrollaban las protestas. Más de

---

<sup>14</sup> Alfaro Eloy, “Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito”, en *El viejo luchador, su vida heroica y su magna obra*, Quito, Eugenio De Janón Alcívar, Quito, Empresa Editora Abecedario Ilustrado, 1942, p. 457.

<sup>15</sup> Manuel Romero Palacios, ed., *Chimborazo, Corazón de la Patria*, Cuenca, Romlacio Editor, 1994, p. 41. La corporación mencionada no fue la única que luchó por la rectificación de la línea férrea. Año después actúa también la *Junta Cooperadora para los trabajos de la rectificación de la línea férrea* presidida por José Ricardo Dávalos. En una de las hojas volantes emitidas por esta agrupación en 1918 se cuestiona el “procedimiento canallesco” del corresponsal en Riobamba de *El Progreso*, “periodicucho conservador cuencano” Dicho corresponsal “traidor” acusaría a la Junta de tener en sus filas a individuos adeptos al oficialismo y a José Tamayo relegando a un rol secundario a los miembros independientes.

<sup>16</sup> Manuel Romero Palacios *op. cit.* p. 41.

<sup>17</sup> Ilustre Municipio de Riobamba, *Primer concurso de investigación sobre la mujer riobambeña en Imágenes y Testimonios*, Quito, 2000, Abya - Yala Editing p. 98 s.

6000 manifestantes acuden a dicha convocatoria. Ciudadanos de Guano Alausí y Colta se adhieren a las exigencias de esta manifestación y apoyan las propuestas formuladas en el documento de conclusiones.<sup>18</sup>

La lucha de los riobambeños se orientaba fundamentalmente a conseguir que los ferrocarriles, de pasajeros y de carga, en su tránsito hacia otras estaciones, pasen por Riobamba haciendo de esta ciudad la estación central dada su ubicación intermedia entre Quito y Guayaquil. Contar con el ramal de Luisa<sup>19</sup> no traía un beneficio significativo pues las llegadas del tren hacia Riobamba, partiendo de dicha Estación, únicamente simulaban llegar a una ‘estación principal’ y muchas veces ni siquiera llegaban, dando lugar a la queja frecuente de que el tren hace su recorrido sin pasar por Riobamba, ciudad cuyas cargas deben acumularse hasta completar carros para poder ser transportadas. Esta situación da lugar a inconvenientes también con la distribución de la correspondencia: la Administración de Correos se ve obligada a enviar un empleado a Luisa a que retire la valija postal a ser distribuida en Riobamba.<sup>20</sup> El proceder de la Compañía es considerado como una arbitrariedad que no debe ser tolerada por el Gobierno a no ser que éste trate “de probar la paciencia de los riobambeños”. Las publicaciones de prensa, con datos y razonamientos, refutan los argumentos de dicha entidad cuyos personeros evitan que los trenes pasen por Riobamba aduciendo escasez de combustible o pasajeros.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Félix Flor, *op. cit.* p. 100.

<sup>19</sup> Uno de los aspectos de la discusión, un tanto bizantino por cierto, se refiere a cuando una línea férrea debe ser considerada como ramal o como vía principal según entre o salga con la locomotora por delante o por detrás. Un articulista anónimo se refiere a esta situación con estos términos: “Yo no entiendo ni un palote de ingeniería ferrocarrilera, ni de otro género: pero jamás me imaginaba este laberinto científico”. Páginas adelante se dice: “...entre lo que debió ser un ramal y lo que se llama hoy línea principal, no hay más diferencia que una como rosca de grupera. ¿Y después quieren que los riobambeños no nos mortifiquemos y demos coces, cuando se nos quiere acomodar una grupera?” Anónimo, *op. cit.* pp. 11 y 13. Otros cuestionamientos hechos hacia la Empresa se refieren a cómo esta tendría como una de sus políticas la de evitar situar las estaciones en las ciudades importantes pues esto supondría crear estorbos para los negocios paralelos que sus accionistas instalaban. La Compañía preferiría lugares como La Victoria, Huigra, Bucay, Colta o Chuquipocyo pues en ellos le resultaría más fácil establecer negocios y detentar monopolios pese a tener que soportar condiciones climáticas adversas, tal el caso de la Estación construida en Colta aun cuando Cajabamba presentaba mayores ventajas a este fin. *Ibid.* p. 27.

<sup>20</sup> *Los Andes* 8 de agosto de 1917.

<sup>21</sup> “La falta de carbón es un pretexto que no merece tomarse en cuenta... ..es fácil obtener el permiso para la exportación del carbón y otros artículos, porque hay abundancia de producción y mucha dificultad para la venta en Suecia y otros países europeos, además, EE. UU. Siempre buscará el modo de negociar sus artículos en Sudamérica. Esto hace más censurable el procedimiento de la

Diario *El Comercio*, en su edición del 22 de agosto de 1915 da cuenta de un ensayo según cuyos resultados eran factibles los viajes directos entre Quito y Guayaquil empleando doce horas y media por lo que no cabría continuar llegando a Riobamba como ‘estación de dormida’. La reacción a esta posibilidad es inmediata: Alejandro Montes de Oca, ingeniero riobambeño, señala que la ciudad no espera beneficiarse ocasionando gastos de hospedaje y alimentación a los viajeros en tránsito hacia Quito u otras estaciones, refiriéndose a la factibilidad de establecer viajes directos entre Quito y Guayaquil no se muestra opuesto, pero señala que esta intención solo precisa de un poco más de tiempo y condiciones adecuadas para devenir en realidad. Manifiesta que el beneficio que recibiría Riobamba, requiriendo de solo seis horas, sea para llegar a Quito o Guayaquil, no es sino un sofisma con el cual se busca disimular el perjuicio que el no contar con la vía rectificada le supondría. Montes de Oca finaliza su pronunciamiento con una breve presentación de argumentos técnicos y económicos sobre la conveniencia de contar con la vía rectificada por Riobamba como estación central y no solo con el ramal de Luisa.<sup>22</sup>

Medios de prensa de otras provincias se refieren despectivamente a Riobamba y su protesta. La ciudad es tildada de ‘ingobernable’ y apropiada para “formar parte de la jibaría”. Determinadas publicaciones llegan a decir que los riobambeños quieren “la rectificación aérea para el paso de aviones” o que también deberían exigir “la rectificación de la vía láctea”.<sup>23</sup> Se llega incluso a decir que “Riobamba es un pueblo que vejeta idealmente en el último tercio del siglo XVII”.<sup>24</sup> Este tipo de pronunciamientos, antes que amenguar la fuerza de los reclamos, estimula el surgimiento de

---

“*Guayaquil and Quito Railway Company*” ya que no se puede creer q’ella ignore lo que pasa en Yanquilandia.” *Los Andes*, 8 de agosto de 1917. El original del texto, al que corresponden las líneas transcritas, viene impreso en cursivas.

<sup>22</sup> *Revista Municipal* de Riobamba 13 de septiembre de 1915. Sobre este tema, en *De Quito a Guayaquil*, escrito de Antonio Alomía dice con ironía: “...el viaje de Quito a Guayaquil en un día lo verán nuestros bisnietos. Alomía se queja además del mal servicio que el tren presta: Enfermedades aquí y allá: fiebre amarilla, bubónica y tifoidea “guadaña en mano”, en el camino solo se puede comer arroz con lentejas, los mendigos caen peor que nube de zancudos, gran incomodidad, toca viajar de pie, la suspensión de viajes acumula pasajeros, cuando el servicio se reanuda, los trenes sale a las 6 ½ pero la gente espera desde la una, toca ir descansando en un pie y luego en otro como las garzas que pescan en las orillas de los ríos...” *Los Andes*, 5 de junio de 1918.

<sup>23</sup> Citado por Félix Flor, *op. cit.* p. 90.

<sup>24</sup> *Ibidem* p. 94.

publicaciones orientadas a responder tales señalamientos y a sustentar con mayor firmeza las exigencias de rectificación.

La ‘preocupación’ por que se establezcan viajes directos entre Quito y Guayaquil, *prescindiendo* de pasar por Riobamba, se revive en 1922, seis años después de que se la creía superada. *Los Andes*, en su emisión del 19 de agosto de dicho año dice: “...eso de creer que los riobambeños insistimos en que *se les obligue a los pasajeros a un descanso obligado* en esta ciudad, guiados solo por el deseo de aumentar los rendimientos de los dueños de las casas posadas, es algo imperdonable. Nosotros no somos dueños de hoteles ni lo son la mayoría de los riobambeños.” *La Razón*, el 6 de septiembre de 1924, una vez que se contaba con el servicio de ferrocarriles por la vía rectificada cuestiona a MIO CID, articulista de *El Día*, quien, el 30 de agosto de dicho año, “como todo cobarde se escuda en el pseudónimo” y emite enconadas críticas contra el ferrocarril que pasa por Riobamba con beneficios para algunos riobambeños u otros individuos propietarios de negocios asentados en la ciudad. Replica *La Razón* (las cursivas corresponden al original):

El citado articulista... ..califica... ..a los habitantes de Riobamba, como antropófagos, asaltadores y otros epítetos aborto de un cerebro incubado en un hondo regionalismo y en absoluta ignorancia. (..) Al realizar el anhelo de una obra que la acercaba más al camino del adelanto, no cupo en la mente de los riobambeños la idea egoísta y antipatriótica que nos achaca el articulista, esto es de obligar que los trenes duerman forzosamente en esta ciudad, *para arrancarle del bolsillo a los pasajeros el valor del hospedaje ni obligarlos a ir a las cantinas para que nos hagan el gasto...* (...) Así pues, tenga el conocimiento el regionalista MIO CID, que los riobambeños no matarán maquinistas ni volarán puentes ni chavetas cuando se establezcan los trenes directos.

Durante los primeros años del siglo XX, el Ecuador en general, y Riobamba en particular, registran enfrentamientos verbales y aun armados entre facciones liberales y conservadoras. Al ser el ferrocarril una obra impulsada por un gobierno liberal, la oposición conservadora no se haría

esperar. Grupos interesados se lanzaron a emitir publicaciones a las que Alfaro, en su momento, calificó de “muy ofensivas y calumniosas contra los Empresarios del Ferrocarril y el Gobierno” pero, dado que el ferrocarril traería aparejado algún beneficio para Riobamba, es de entenderse que no todo habría de ser oposición. Esta especie de conciencia de lo que habría de recibirse del tren,<sup>25</sup> sin duda fue un factor que cohesionó a buena parte de la población riobambeña para luchar por que sus rieles lleguen hasta la ciudad misma. En uno de los primeros momentos de la lucha dicho objetivo se vio amenazado: Leonidas Plaza Gutiérrez, Presidente a 1905, no dio paso a la amortización de los bonos del ferrocarril. Entonces las relaciones entre el Gobierno y la *Guayaquil & Quito Railway Co.* estaban al borde de la ruptura a causa del incumplimiento del contrato de transacción aprobado por el Congreso en 1900 para que la línea, previa rectificación, ingrese a la ciudad. Con este antecedente la obra, bajo administración de Plaza Gutiérrez, avanzó con muchísimo menos empuje y dedicación que durante la presidencia de Alfaro pero llegó con el tren a las poblaciones de Huigra, Sibambe, Alausí, Guamote y Riobamba aunque a esta última ciudad, como se mencionó, solo mediante el ramal que partía desde Luisa. El Gobierno de Plaza obligó a la Compañía a la firma de un contrato adicional<sup>26</sup> para la rectificación de la vía solicitando como garantía la entrega de 50.000 dólares en bonos pero este contrato tampoco fue cumplido. La rectificación final únicamente habría de lograrse en 1924. Plaza Gutiérrez nunca estuvo completamente de acuerdo con el contrato para la construcción del ferrocarril pero prefirió reformarlo parcialmente antes que interrumpir la obra. Explica Enrique Ayala:

---

<sup>25</sup> “La República del Ecuador en 1920”, artículo de Víctor M. Rendón, publicado en la revista española *Cosmópolis*, correspondiente a febrero de 1920, incluye señalamientos como estos: “La era de las vías férreas principió en el Ecuador el día que el primer tren se elevó atrevidamente desde Durán, frente a Guayaquil hasta Quito ...” “Otras líneas, al norte, centro y sur de la República, están ya principiadas, unas, y otras casi terminadas” p. 136, “...los ferrocarriles van en breve a facilitar el tráfico entre el litoral y los ubérrimos como risueños valles de la sierra y de la fabulosa región oriental.” p. 142. La expectativa de encontrar en el tren un factor de desarrollo a gran escala pervive en el país al menos hasta mediados de la tercera década del siglo XX.

<sup>26</sup> Este es uno de los contratos Córdova - Harman, específicamente al correspondiente al 22 de Octubre de 1904. Lizardo García, como mediador designado por ambas partes, interviene en un último contrato celebrado el 18 de noviembre de 1904. Mediante el respectivo documento la Compañía se compromete a trasladar los talleres de Durán a Riobamba, a reconstruir obras complementarias deterioradas y a hacer que, en lo sucesivo, todos los trenes, sean de pasajeros o de carga, pasen por Riobamba. Roberto Crespo Ordóñez, *op. cit.* p. 117.

Plaza sostenía que cuando recibió el mando, la empresa era “casi un cadáver”. La compañía había recibido ya como dos tercios del valor de la obra y ésta no llegaba ni a la mitad. Al mismo tiempo los trabajos exigían más dinero. La oscuridad y complicación del contrato fue haciéndose cada vez más visible en la medida en que el gobierno iba recibiendo las construcciones, buena parte de las cuales se habían llevado a cabo al margen de las especificaciones originales, o simplemente sin ninguna especificación. (...) aunque el contrato estaba muy mal formulado y daba muchas gangas a la compañía, rescindirlo resultaría desastroso. Por ello prefirió presionar por su reforma, al mismo tiempo que, con espíritu pragmático, procuró que la obra continuara. Se portó, eso sí, muy cicatero con las entregas de dinero, que solo se realizaron contra el avance efectivo de las construcciones.<sup>27</sup>

Al concluir su período presidencial, Leonidas Plaza fue sucedido por Lizardo García, liberal antialfarista. Este no habría de permanecer en el poder sino hasta el 15 de enero de 1906 cuando fue derrocado por el levantamiento que dio lugar al segundo *Alfarismo*. García nunca tuvo la cabal confianza de Alfaro, quien veía en él un “oposicionista gratuito y un aspirante nebuloso”<sup>28</sup> a más de enemigo del ferrocarril.<sup>29</sup> Esta última condición explica el que Riobamba, ciudad que no llegó a brindarle apoyo político para su elección, tuviera un importante protagonismo en los hechos que

---

<sup>27</sup> Enrique Ayala Mora, *Historia de la Revolución Liberal Ecuatoriana*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994, p. 139.

<sup>28</sup> Las frases que constan entre comillas, aunque no se cita fuente, se manifiesta corresponden a José Peralta, citado por Simón Espinosa, *Presidentes del Ecuador*, Guayaquil, Editores Nacionales S. A. 2ª edición, 1998, p. 90.

<sup>29</sup> Hacia 1905, año en que concluye el mandato presidencial de Leonidas Plaza, existe entre los riobambeños una marcada desconfianza hacia lo que pudiera esperarse de Lizardo García, su sucesor constitucional. En las páginas introductorias de *Riobamba y el Ferrocarril*, se lee en uno de sus párrafos: “...á Vos (Lizardo García), en cuyas manos estarán después de breves días los destinos de la Patria y se os haya encomendado el sagrado deber de velar y propender por la prosperidad y ventura de cada una de nuestras poblaciones; á Vos, señor, me tomo la libertad de dedicaros este folletito que, aunque escrito por pluma tosca e inhábil, encierra la demanda propuesta ante el Gobierno por un hijo de Riobamba, en solicitud de que se obligue a la Compañía del Ferrocarril á cumplir con la obligación de pasar por dicha ciudad la línea principal.” Anónimo, *op. cit.*, pp. III s. No obstante, no cabe inferir que el rechazo hacia García fuese un sentimiento generalizado en todo el país, *El Ecuatoriano*, diario guayaquileño, en su edición del 6 de junio de 1906 se refiere al tema del ferrocarril y a Lizardo García con los siguientes términos: “Voces excepcionalmente autorizadas como las del Sr. Don Lizardo García acaban de descubrir a la nación los fraudes inmensos cometidos en el negocio del Ferrocarril; allí en los libros del Ministerio de Hacienda constan en globo partidas enormes invertidas en ... .. espionaje y policía de fronteras; la policía secreta ha sido una mina inagotable y el contrabando el más ilícito y lucrativo de los negocios.” Los puntos suspensivos corresponden al original.

culminaron con su derrocamiento.<sup>30</sup> Los riobambeños estaban duramente enfrentados al gobierno por su oposición a que el ferrocarril pasara por su ciudad mientras García era acusado de participar en un peculado en la consolidación de la deuda externa en Londres en connivencia con Plaza Gutiérrez.

Mientras grupos importantes de riobambeños guardaban un acendrado rechazo hacia regímenes anteriores, opuestos a que el tren sirva a su población como no sea solo con un ramal, las exigencias de estos movimientos eran vistas por sus detractores como inoportunas o anticipadas. Estos manifestaban que, al hallarse la obra en construcción, no cabía más que esperar a que los trabajos avancen para que se vea si la protesta es o no procedente. Los insurgentes estaban atentos e informados con respecto al avance de la obra y, en tal razón, rechazaron esa posibilidad. Ya en julio de 1905, en artículo publicado en *La Linterna*, se denuncian cambios arbitrarios en el trazado de la línea en el sector comprendido entre Colta y Chuquipocyo, proceder de la Compañía asumido como alteración arbitraria del trazado por el incumplimiento de una de las cláusulas correspondientes al contrato suscrito el 31 de octubre de 1900.<sup>31</sup> El único interés de la Compañía, de acuerdo a dicha fuente, “...es procurar inmensas ventajas solo para sí y obtener más pingües ganancias que las que le concede su contrato leonino”<sup>32</sup> A esta intención coadyuvarían algunas concesiones logradas por la Compañía en los contratos firmados, estas le posibilitarían un ahorro de 2 a 3 millones de pesos en las obras de construcción así como algunos cambios en las estipulaciones correspondientes en desmedro del cumplimiento de prescripciones legales y técnicas. Como corolario de estas irregularidades la Compañía querría “hacernos tragar (a los riobambeños) ruedas de molino diciéndonos y esforzándose en convencernos que la línea que arranca de los llanos de Luisa á Riobamba y regresa sobre sí misma, es principal”.<sup>33</sup> Las disculpas de los americanos, en tal razón, son aceptadas como “una pretensión de juzgarnos ignorantes y sin

---

<sup>30</sup> Cfr. Anónimo, *El Ferrocarril de Riobamba y la Revolución del 1° de Enero de 1906*, Riobamba, Imprenta Municipal, 1906

<sup>31</sup> Un Riobambeño, *op. cit.* p. 2.

<sup>32</sup> *Ibid.* p. 3.

<sup>33</sup> *Ibid.* p. 5.



sentido común”.<sup>34</sup> El trazado efectuado por Luisa, se habría servido fácilmente de la carretera existente situada en una llanura donde no se precisaba trabajos de magnitud cuanto un fácil barrido y tendido de rieles.<sup>35</sup>

La movilización de Riobamba por constituirse en estación ferroviaria facilitó la caída de García y el ascenso de Alfaro al poder por medio de un golpe de Estado. En su *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito*, Alfaro destaca la acción de *los patriotas de Riobamba*, los mismos que “se habían pronunciado el 1° de Enero, de conformidad con lo acordado”.<sup>36</sup> La presencia de Alfaro en Riobamba y su reunión con Emilio María Terán el 23 de diciembre de 1905 no tendría otra finalidad que la preparación del plan a cuya culminación el coronel Emilio María Terán, Jefe Militar de Riobamba tras el golpe, envía un telegrama a Quito en el que anuncia a García el golpe militar a favor de Alfaro. En un primer momento García tomaría esta comunicación como una ‘inocentada’ dado que se encontraba participando de un baile de disfraces por fin de año. Al día siguiente, soportando los estragos de la resaca, habría de darse cuenta de que no se trataba de broma alguna. Otros golpes simultáneos previstos en otros cuarteles no llegaron a producirse. En Guaranda las fuerzas constitucionales se rindieron ante un reducido número de insurrectos.

---

<sup>34</sup> *Ibid.* p. 8.

<sup>35</sup> Refiriéndose a esta primera llegada del tren a Riobamba, lo que se esperaba y lo que se obtuvo, *El Ecuatoriano*, periódico de Guayaquil dice en su edición del 8 de junio de 1905: “¡Oh Riobamba, como se te quiere engañar con dedadas de miel, cual a un niño! Pero sí eres aún niña, porque apenas son ciento ocho años que al darte la luz murió tu madre, vieja eres por tu prerrogativa de no escasa importancia”. Más adelante se formulan algunos cuestionamientos relativos a los arbitrarios cambios de ruta y las consecuencias que estos tuvieron y tendrían en la economía de la zona: se advierte que de contar Riobamba solo con un ramal quienes vayan al norte seguirán de largo o se cita el caso del Sr. Angel Araujo, quien instaló “un espléndido hotel” en una Hacienda por la cual habría de pasar el tren, pero resulta que “hasta el aire que se respira, todo es de americanos”. El hotel, con el trazado que se impuso, se halla muy lejos de la estación y la inversión devino en pérdida. *Un Riobambeño*, autor de esta nota, concluye diciendo que “...hubiera preferido que Riobamba no conste en el mapa del Ecuador antes de que sea la burla y el escarnio de .... ....”. Los puntos suspensivos corresponden al original.

<sup>36</sup> Alfaro Eloy, *op. cit.* p. 450. Consumados los hechos de 1906, algunos riobambeños fueron designados por Alfaro para el desempeño de los principales cargos a nivel de Chimborazo. Al ver que la rectificación no se hacía realidad, algunos de ellos, habrían presentado su renuncia a tales designaciones mientras otros “...continuaron ocupando sus puestos públicos con gran disgusto de la gente sensata de la población” Félix Flor, *op. cit.* p. 72 . Estos nombramientos debieron haber sido parte de “lo acordado”. En este sentido se pronuncia Víctor Hugo Torres: “La gesta alfarista al parecer, supo manejar convenientemente el poder de los gobiernos locales al punto que la sobrevivencia de sus principales líderes, dependía de la cooperación de jefes políticos y alcaldes así como del control de procesos electorales con el apoyo en muchos casos de la ayuda militar” Víctor Hugo Torres, *Los municipios ecuatorianos, historia de una derrota*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la Historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989, p. 55.

Es de entenderse que, en la coyuntura analizada, no era dable la consolidación de una forma oligárquica ‘moderada’ que condujera a la estabilización y probable regresión de los postulados liberales. “Salvar la Revolución” se volvió una especie de imperativo que dio lugar a la intervención política de la Compañía incluso mediante la manipulación de aspiraciones locales como las que guiaban la lucha de los riobambeños. En estas circunstancias hasta se habría provisto a los insurrectos de dinero para la compra de armas y municiones a fin de llevar a efecto la revuelta.<sup>37</sup>

Un contrato de transacción firmado en 1908 eliminó la obligación de que la empresa modifique el trazado. Esto obligó a contratar por separado las obras correspondientes. En 1915, El Senado, presidido por Alfredo Baquerizo Moreno, emite un decreto sobre el asunto pero, dada la insuficiencia de recursos económicos, la falta de pagos puntuales y las variaciones en los cambios monetarios los trabajos, que en mejor circunstancia debieron iniciarse el 1 de enero de 1907,<sup>38</sup> tardan en comenzar hasta el 8 de julio de 1918, día en que el Presidente de la República, junto a varios de sus Ministros, se encuentra en Riobamba. Alfredo Baquerizo Moreno, mandatario que en un primer momento se mostró dispuesto a atender adecuadamente el problema político y social de Riobamba, se expresó de este modo:

Vengo por acompañaros en los comienzos de esta obra de rectificación, comienzos que para vosotros significan hoy el triunfo alcanzado en largos años de espera, de angustias, retos y vacilaciones. Vuestra indómita perseverancia, vuestra fe firme y robusta han triunfado al cabo. Y quiero seros franco. Al venir a vosotros con la alegría y la emoción del instante que pasa, siento en

---

<sup>37</sup> Enrique Ayala, informa cómo Eloy Alfaro y sus partidarios fueron acerbamente atacados por la oposición desde el triunfo de la campaña de los veinte días, así llamada sus protagonistas. Ellos fueron acusados de haber *sobornado* o *comprado* a los cuarteles para el golpe de Estado. Harman habría negado su participación en los hechos, pero “Una hoja volante editada en Quito y el periódico conservador, *El Ecuatoriano* reprodujeron documentos sobre gestiones de Harman en la compra de armas en USA y otros preparativos para la revuelta. El Ministro Británico en Lima, por su parte, comenta que la dirección de la *Guayaquil & Quito Railway, Co.* Parece casi más allá de duda, haber estado activamente envuelta en el fomento de la revolución”. Más adelante menciona que Harman “entregó considerable cantidad de fondos para la preparación de la revolución. (PRO FO 371 115)”. Enrique Ayala Mora, *op. cit.* pp. 53- 54.

<sup>38</sup> En caso de mora la Compañía estaba obligada a pagar al Estado ecuatoriano la cantidad de 2000 sucres por cada mes de retraso. Para 1918 se habría acumulado una suma considerable, pero esta cláusula fue anulada mediante una transacción que también puso en peligro el ofrecimiento de trasladar los talleres de Durán a Riobamba.

mí despertar también la natural tristeza de esta hora que vivimos tan lenta por difícil, tan negra por amenazante.”<sup>39</sup>

El tren, con dificultades y en medio de cuestionamientos, comienza a llegar a Riobamba desde Luisa pero la ciudad aún no cuenta con un inmueble adecuado para su estación. Hasta 1923 arribará a un *caserón* que alberga las oficinas y bodegas de la *Guayaquil & Quito Railway Company*.<sup>40</sup> Para entonces, por pedido de la Compañía, atención de la Municipalidad y decisión de un influyente concejal, un solar funciona como estación. El establecer la ubicación de este ‘terminal ferroviario’ tampoco fue un proceso libre de discusiones.<sup>41</sup> Mientras un grupo proponía que se hallase en el centro de la ciudad, incluso llevando barras a las sesiones en que se discutía este asunto,<sup>42</sup> otro pugnaba porque se situara en sus afueras, en terrenos de la quinta Concepción, propiedad del Municipio de Riobamba. Dicha entidad, para enero de 1923, en procura de la construcción de la estación definitiva, consigue el apoyo del Gobierno Central presidido por José Luis Tamayo quien manifiesta su voluntad de impulsar tal obra junto con las correspondientes a los trabajos de rectificación desde San Juan Chico. La Compañía del Ferrocarril, por su parte, participa mediante oficio al Presidente del Concejo Cantonal su intención de iniciar los trabajos de la nueva estación tan pronto inicie el verano. La compañía espera concluir la estación y las obras de rectificación antes de que finalice el año. Junto al oficio citado presenta los planos respectivos<sup>43</sup> para que se vea “la clase de edificio que nos proponemos construir y que creemos será

---

<sup>39</sup> Citado por Roberto Crespo Ordóñez, *op. cit* p. 156 s. Los ofrecimientos del Presidente Baquerizo Moreno, pese a la “buena voluntad” mostrada en un primer momento, no tuvieron realización exitosa. A esto se suma la actuación de los legisladores que emitieron un proyecto de ley que en lugar de incrementar los recursos destinados a la terminación de la obra disminuyeron los impuestos destinados a este fin. En el diario *Los Andes* del 4 de septiembre de 1920 se juzga esta situación como “un engaño, una nueva burla para Riobamba”

<sup>40</sup> Diario *Los Andes*, 30 de enero de 1923. El 29 de noviembre de 1923 este mismo diario se referiría a tal locación como “un covachón antiestético”. Señala además que para la construcción de la Estación no se han empleado adecuadamente los recursos.

<sup>41</sup> Para edificar la estación, cuyas obras no empezaron en el tiempo previsto, se precisó expropiar parte de los terrenos de la Ciudadela Borja, propiedad de Ramón Borja. *Los Andes*, 23 de enero de 1924.

<sup>42</sup> *Los Andes*, 11 de diciembre de 1923. En el Salón del Concejo Municipal se lleva a cabo una reunión a la que asisten “Autoridades y personas distinguidas”.

<sup>43</sup> Cuya autoría correspondería a los arquitectos italianos Pedro y Antonio Russo.

digno de la categoría de la hermosa Capital del Chimborazo i constituirá a la vez un monumento a la *Guayaquil & Quito* que tan material i eficazmente ha contribuido a su adelanto i desarrollo”.

Ante los requerimientos de establecer talleres para el ferrocarril, vecinos de Riobamba manifiestan su intención de facilitar gratuitamente los solares necesarios para tal fin. Latacunga realiza ofrecimiento similar incluyendo la construcción de edificios. En un primer momento los talleres no se establecieron, pese a que una de las cláusulas vigentes del contrato con la *Guayaquil & Quito Railway Co.* dispone su traslado desde Durán<sup>44</sup> a Riobamba. Su instalación, en un principio, es postergada en precaución a los daños y atentados que pudieran provocar los opositores a la obra.<sup>45</sup> A esta amenaza latente cabría agregar la escasez de agua, dificultad especialmente preocupante por los requerimientos de la tecnología ferroviaria de entonces.

El periodismo riobambeño tuvo importante participación en la lucha emprendida. Periódicos como *El Observador*, *Los Andes* y *La Razón*, entre los principales, publican con frecuencia editoriales e informaciones referentes a la rectificación de la línea. La lucha por este objetivo se presenta como uno de los motivos que sustenta la existencia de tales medios informativos. *El Observador* se pronuncia desde una óptica conservadora mientras *Los Andes* expresa el sentir del sector liberal. Sus páginas reproducen informes técnicos, quejas contra malos empleados y conductores, informes sobre daños en las vías, robos de durmientes y otros materiales ferroviarios<sup>46</sup> y perjuicios a terceros,<sup>47</sup> noticias sobre accidentes y atracos cometidos en coches y estaciones así como réplicas a artículos publicados en otras localidades cuando sus contenidos supongan algún riesgo para el proceso de rectificación. Las páginas de estas y otras publicaciones convocan en corporación a

---

<sup>44</sup> Contrato que se encuentra reproducido por Roberto Crespo Ordóñez, *op. cit.* pp. 208 s.

<sup>45</sup> En su Historia del Ferrocarril Eloy Alfaro cita el caso de una pandilla llamada *Manta Negra*. No ha sido posible recabar detalles con respecto a esta agrupación pero suponemos que a ella se atribuirían atentados como los frecuentemente registrados por la prensa riobambeña del primer cuarto de siglo: descarrilamientos, robos de durmientes y otros materiales, asaltos a los pasajeros, etc.

<sup>46</sup> El 5 de diciembre de 1917 se presentan, como en muchas otras ocasiones, quejas por la irregularidad e inseguridad del servicio, los frecuentes y *casuales* incendios en los carros; el 16 de enero de 1918 se reportan pérdidas de envíos, desvío de rutas, suspensión del servicio; para el 12 de marzo de 1919 se pone en entredicho el robo de durmientes, no se sabe si este delito tiene el móvil de atentado o robo. Informaciones publicadas por *Los Andes* de Riobamba.

<sup>47</sup> Como incendios de chozas provocados por las chispas del ferrocarril. *Los Andes*, 30 de agosto de 1919.

reuniones y marchas en las que se propone exigir el respeto a las Leyes y contratos que establecen la obligatoriedad de la rectificación. Las reuniones se realizan en el Salón de Actos del Colegio Maldonado, en el Salón Municipal y en otros lugares aparentes a tal fin. Las marchas pasan por el Municipio y culminan en el Teatro Maldonado. Los Comités de Defensa de la Rectificación de la Línea Férrea también hacen sus pronunciamientos, emiten volantes y convocan a reuniones y marchas recurriendo a las páginas de los medios periodísticos de entonces.

La historia de los proyectos, la construcción y el ulterior funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano constituyen un proceso que comprende múltiples aspectos interrelacionados aunque no precisamente por la búsqueda del progreso común. Si por una parte sectores progresistas o interesados, tal el caso de Riobamba, buscaban que el servicio ferroviario mejorara y se expandiera, al interior de la Compañía se registraron frecuentes conflictos entre funcionarios, administradores, empleados y demás personas que de uno u otro modo tuvieron alguna relación con esta obra pública. Los periódicos que circulaban en Riobamba cuestionan con frecuencia el modo de obrar de la Compañía del Ferrocarril:

En todo esto no vemos sino el empeño de contrariar los deseos de los chimboracenses, haciendo gala de un desprecio, del cual más tarde pudieran arrepentirse sus autores, pues jamás consentiremos se nos aisle de las demás poblaciones; preferible sería que desaparezca Riobamba a que quede convertida en una población abandonada a su propia suerte, como acaso se nos pretende dejarnos<sup>48</sup>

Refiriéndose a explicaciones proporcionadas por la Compañía, uno de los periódicos responde con nuevas “quejas amargas”<sup>49</sup> dada la calidad del servicio ofertado en lo relacionado con fletes, pasajes y movimiento de trenes. Los equipajes y envíos frecuentemente son desviados o no

---

<sup>48</sup> *Los Andes*, 8 de agosto de 1917.

<sup>49</sup> *Los Andes*, 5 de junio de 1922.

son entregados oportunamente, los comestibles muchas veces arriban en mal estado. Las consecuentes pérdidas para el comercio de la localidad son inevitables y estas situaciones dan lugar a nuevos reclamos:

Tiempo es ya de que cesen estos abusos, y por lo mismo es menester que el Gobierno les haga comprender a los Agentes de la mencionada Compañía que ya que el pueblo no puede libertarse de la pesada férula de aquella tiránica Empresa que por lo menos debe cumplir con sus obligaciones pues es intolerable que la Guayaquil & Quito Railway Company trate con *la punta de la bota* a quienes por desgracia se ven en el caso ineludible de ocupar el Ferrocarril del Sur, pagando por un pésimo servicio tarifas onerosas, que llaman la atención aun a los extranjeros que visitan el Ecuador.<sup>50</sup>

Cuando se suscitan huelgas y paros la prensa de la época despliega amplios titulares. En un tiempo en el que el influjo de las teorías socialistas comienza a hacerse sentir, algunos medios impresos no dudan en tomar partido solidarizándose con los trabajadores y aplaudiendo el apoyo de quienes sostienen “voluntariamente una suscripción para sostener la huelga, cuyos nombres serán recordados con cariño y gratitud por las víctimas del capitalismo déspota y tirano”.<sup>51</sup>

Los manifestantes buscaban impedir la realización de trabajos programados más allá de Luisa mientras el ferrocarril no tuviese un trazado directo por Riobamba. Superadas las dificultades, los trabajos continuaron a través de la llanura de Tapi y tienen un importante impulso cuando en 1921, Delfín Treviño, uno de los más nombrados dirigentes de la campaña por la rectificación, es designado como Ministro de Obras Públicas. Entre las actividades cumplidas por Treviño se destacan las negociaciones para la compra de rieles y otros materiales requeridos a una productora alemana.

---

<sup>50</sup> *Ibíd.*

<sup>51</sup> *Los Andes*, 6 de septiembre de 1919.

El 4 de diciembre de 1923, siendo Francisco Ochoa Ortiz Ministro de Obras Públicas, se firma el contrato de enrielladura desde San Juan Chico a Riobamba con el ingeniero W. Simmons. El 8 de junio de 1924 ingresa a Riobamba el primer tren que accede a la ciudad por la vía rectificadora, si bien este hecho no pasa desapercibido, tampoco es objeto de grandes festejos pues subsiste una tensa tregua mientras los rieles de San Juan Chico a Luisa no sean retirados. En ese primer tren llega Archer Harman Shunk, familiar del ya histórico Archer Harman y nuevo Presidente de la Compañía. En medio de banderas, bandas de músicos, gente que llegó a pie, en automóvil, a caballo, o en bicicleta; en presencia de “las preciosas flores del pénsil riobambeño”, Harman es recibido con “patriotismo y altivez”<sup>52</sup> en ceremonia que, pese a ser improvisada, “no pudo resultar más espléndida ni más importante”. En una de sus intervenciones Harman se compromete al levantamiento definitivo del ramal,<sup>53</sup> operación posteriormente autorizada mediante Decretos Legislativos expedidos el 2 de octubre de 1915, 4 de octubre de 1917 y contratos del 5 de septiembre de 1917 y 8 de febrero de 1924.<sup>54</sup> Los trabajos correspondientes a esta finalidad habrían de iniciarse la segunda semana de julio de ese año, una vez que se ha completado la rectificación de la línea desde San Juan Chico. Para el inicio de estas tareas se contó con la presencia de Harman Shunk quien recibió un homenaje del Municipio y la ciudadanía. *La Razón* señala que, como parte de la participación personal de Harman en los trabajos de levantamiento del ramal, éste, a su regreso de Luisa, traerá un pedazo del primer riel que se levante y lo depositará en el Concejo Municipal.<sup>55</sup> Este *fierro*, simbólico trofeo del objetivo por el cual se peleaba, efectivamente fue

---

<sup>52</sup> Las deferencias hacia Archer Harman Shunk proseguirán semanas después. En la primera página del diario *La Razón* de Riobamba correspondiente al 8 de julio de 1924 se publica este elocuente texto: Welcome to Mr. Archer Harman Riobamba city heartily welcomes Mr. Harman meritorious President of the Guayaquil & Quito Railway Company, to whom, the Province of Chimborazo, owes in great part, the disappearance of the Railway ramification. Eternal gratitude to Mr. Harman! The riobambeños will never forget your name”

<sup>53</sup> El Editorial de *La Razón* de Riobamba correspondiente al 8 de junio de 1924 propone fijar un plazo no superior a los 30 días para la eliminación definitiva del ramal una vez que “...desde la semana próxima los trenes correrán por la vía rectificadora...”

<sup>54</sup> Medios de prensa de algunas provincias se habrían opuesto al levantamiento de esta sección. Félix Flor, *op. cit.* p. 128.

<sup>55</sup> *La Razón*, 8 de julio de 1924

traído hasta el ayuntamiento de la ciudad en la llamada “Procesión del riel”<sup>56</sup> marcha en la que participaron quienes lucharon por la rectificación del tendido ferroviario aunque en esta ocasión el motivo de la marcha no era la protesta cuanto la expresión de júbilo por lo alcanzado.

La rectificación desde San Juan Chico a Riobamba y el retiro de los rieles tendidos entre este punto y Luisa dan lugar a festejos que se prolongan por varios días. Anuncios publicitarios de la época se sirven de dicha coyuntura y presentan textos como estos:

#### La fecha

#### PARA LOS FESTEJOS DE RECTIFICACIÓN

La determinará quien compre la hermosísima quinta “El Edén”, situada a poca distancia de Riobamba, adquisición que constituirá un verdadero motivo de FESTEJO para quien quiera emplear bien su dinero.

Para pormenores entenderse con su dueño en su casa, frente al edificio del Colegio Maldonado.<sup>57</sup>

#### Desea U.

#### Vestido para las fiestas de la rectificación

Ocurra hoy mismo á la Sastrería “LA MODA AMERICANA” del suscrito, y apúntese en uno o dos números de la COOPERATIVA, NO DESPRECIE LA BUENA ESTRELLA que le acompaña en estos próximos días de fiestas.<sup>58</sup>

Si bien la historia de una ciudad no puede ser escrita únicamente en consideración a la historia de sus transportes, no cabe duda que el desarrollo de estos y su incorporación a las actividades cotidianas constituye un importante puntal de progreso urbano. Para Riobamba, el anhelo de contar con el servicio del ferrocarril fue acaso la mayor preocupación durante el primer

---

<sup>56</sup> Roberto Crespo Ordóñez, *op. cit.* p. 162.

<sup>57</sup> *La Razón*, 8 de julio de 1924.

<sup>58</sup> *La Razón*, 7 de julio de 1924.



cuarto del siglo XX. Esta aspiración, dados los afanes de progreso que sustentaron la lucha por la rectificación de la vía, fue suficientemente fuerte y sentida como para cohesionar a buena parte de la población en aras de ese objetivo. Esta cohesión logró vencer dificultades y desacuerdos con el poder central a la vez que vencer o neutralizar toda manifestación de oposición originada en sectores conservadores y grupos opuestos a que el tren sirva a la ciudad. La llegada del tren a Riobamba, ciudad convertida en estación central, incidirá en muchos sentidos en la vida de la ciudad: fomentará procesos de movilidad poblacional, permitirá la llegada de maquinarias y materias primas que robustezcan y modifiquen la economía de la ciudad, acrecerá el valor de los predios y tierras atravesadas por los rieles, fomentará nuevas prácticas cotidianas o modificará las existentes y, de manera especial, creará fuertes vínculos con Guayaquil, Quito y demás poblaciones atendidas.

#### **1. 2. La entrada en funcionamiento del ferrocarril entre Durán y Riobamba. Algunos cambios suscitados por la nueva dinámica del intercambio interregional.**

La entrada en funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano no tuvo los inmediatos ni ‘milagrosos’ efectos que muchos esperaban pero en ningún caso dejó de incidir sensiblemente en la economía y sociedad del Ecuador que vivió su época de apogeo. Superados los obstáculos que dificultaron su construcción y puesta en servicio, el ferrocarril, aunque no eliminó formas de traslado previamente existentes, modificó los modos de transportación de grandes cantidades de mercancías; introdujo cambios en la lógica de funcionamiento de las haciendas y dio lugar, de forma antes no registrada, a grandes procesos de movilización poblacional con fuerte incidencia en el sector laboral; potenció la economía de poblaciones a las que brindó su servicio aunque esto también fue en desmedro de poblaciones de importancia en tiempos de la arriería.

La llegada del ferrocarril a Riobamba, evocada por Alfaro en su *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito*, como un “gratisimo acontecimiento” fue lograda, pese a innumerables dificultades económicas y políticas, con el incrementó del monto de recursos destinados a la obra. Parte importante de estos recursos se destinó a aumentar el número de trabajadores llegando incluso a contratarse negros jamaiquinos mejor adaptados a climas cálidos que los indios. El ferrocarril a Riobamba, tiene dos llegadas históricas: el 24 de julio de 1905 y el 8 de junio de 1924. El primer arribo se verifica a través del ramal de Luisa, este acontecimiento es reseñado en estos términos:

Nadie que haya visto podrá olvidar el arribo del grandioso tren que llegaba arrastrando un convoy de elegantes coches de primera y segunda clase, pintados de color amarillo oro, por cuyas amplias ventanas dejaban ver el movimiento de los pasajeros que se aprestaban a desembarcarse. Todos los pueblos de la comarca se volcaron a la novedad sin que faltara uno solo. Cada cual se hizo presente con su banda de música para alegrar los cuatro días de fiesta que se había programado para celebrar el acontecimiento, el que fue inaugurado con singular solemnidad. Entre los invitados no pudo faltar el General Eloy Alfaro, quien se hallaba rodeado de sus amigos y autoridades de la ciudad. El Obispo de la Diócesis, Monseñor Andrade, en solemne ceremonia bendijo la Estación Ferroviaria y con ello, la hora de la redención que al fin había llegado para sus feligreses<sup>59</sup>.

En sus *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron*, ese 24 de julio de 1905 es para Alfredo Maldonado Obregón, una fecha en que a Riobamba llega “la Luz”, con la que desaparece el “descabezado” y “el farol de medianoche”, protagonistas de añejas leyendas de la entonces pequeña ciudad. Efectivamente, es la llegada del ferrocarril uno de los aspectos de un proceso de modernización que influye en el ámbito social y el económico de un modo determinante para lo que habrá de ser Riobamba en las primeras décadas del siglo XX y su relación con otras regiones del país.

---

<sup>59</sup> Alfredo Maldonado Obregón, *op. cit.* p. 124.

Los progresos en materia de tecnología ferroviaria aceleraron los desplazamientos y facilitaron algunas de las operaciones técnicas para el funcionamiento de las locomotoras y el arrastre de las diferentes clases de vagones. Las primeras máquinas, accionadas a vapor, paulatinamente son reemplazadas por las que generan energía y movimiento a partir de carbón pétreo y después de petróleo y derivados. El casi crónico problema de la escasez y el elevado precio de la leña o el carbón, combustibles empleados, va quedando para el recuerdo de trabajadores ferroviarios que vivieron los primeros años del tren ecuatoriano.

Determinados trabajos de infraestructura ferroviaria jugaron un papel decisivo como eslabones detonantes de importantes cambios en el tráfico entre costa y sierra. Una de las obras fundamentales para el funcionamiento del ferrocarril entre Durán y Riobamba fue la construcción del puente sobre el río Chimbo. Este habría de unir definitivamente la provincia del Guayas con la del Chimborazo constituyéndose en el primer nexo para la conducción eficaz de la economía nacional y acabando con la amenaza que entrañaban las constantes crecientes del río en desmedro del desarrollo de áreas hasta entonces relegadas o desconocidas. Entre los hechos facilitados por la construcción del puente sobre el río Chimbo se destaca la formación y/o robustecimiento de haciendas como en los casos de la hacienda “Cumandá”, “La Marina”, “El Recreo”, “Bucay Chico”, “El Brasil”, y otras. Caso importante es el de la hacienda “Licay” situada en el kilómetro 116. Su propietario, individuo de apellido Morley, donó a la Compañía del Ferrocarril un terreno para los edificios de la Administración. Esta circunstancia permitió que se formase allí la población de Huigra.<sup>60</sup> Las haciendas, como unidades productivas se convierten en proveedoras y centros de distribución de productos tropicales para la región Sierra.

El ferrocarril da lugar a alineaciones de parroquias situadas en la ruta que une a Guayaquil con la sierra destacándose en este proceso el surgimiento de parroquias interandinas como un

---

<sup>60</sup> Rodolfo Maldonado y Basabe se refiere a Huigra como “...fundada por los americanos cuando la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito y erigida en Parroquia el año de 1905.” *Monografía de la Provincia de Chimborazo*, Librería e Imprenta Nacional, Riobamba, p. 29.

fenómeno que, por la proximidad a la costa, se evidencia especialmente en el flanco occidental de la cordillera, zonas en las que se desarrollaron cultivos de arroz y, desde 1890, plantaciones de caña de azúcar junto a ingenios industriales para su procesamiento.<sup>61</sup> Por otra parte, la llegada del ferrocarril a Riobamba y otras poblaciones progresivamente irá relegando a posiciones secundarias a poblaciones que, en tiempos de arriería, tuvieron una posición privilegiada en cuanto nudos de tránsito, tal el caso de Babahoyo y Guaranda.<sup>62</sup> Hernán Ibarra se refiere a esta situación:

Día por día va disminuyendo considerablemente el comercio de este plazo; el avance diario del ferrocarril del sur hacia la capital, por un lado, y por otro, la destrucción de la “Vía Flores”, única arteria de comunicación próxima con nuestros hermanos del interior, acabarán por dejarlo reducido (a Babahoyo) a su más pequeña expresión.<sup>63</sup> (...)

Mientras el ferrocarril del sur no se extendió más que hasta Guamote, el tráfico comercial por Babahoyo para el interior no disminuía de modo sensible, pero cuando el tren prolongó su marcha hasta Riobamba, casi de improviso la totalidad de los viajeros cambio su rumbo a la vía férrea y ya Babahoyo no fue el punto donde afluían en pintoresco y bullicioso enjambre los viandantes y en donde las oficinas de consignación se atestaban de cargamentos<sup>64</sup>.

El viaje entre Guayaquil y Quito, antes imposible de realizar en menos de una semana, hoy precisaba menos de un día con posibilidades de acortarse en un plazo mediano. Tal circunstancia, sumada a las exigencias de Riobamba, explica que quienes viajaban desde Quito a Guayaquil o

---

<sup>61</sup> Jean Paul Deler, *op. cit.* p. 175.

<sup>62</sup> Si bien no son los únicos casos. Alain Dubly señala cómo poblaciones de Guayas, Los Ríos y El Oro, a las que asigna la denominación de *puertos*, facilitaban el traspaso de mercadería entre embarcaciones o desde éstas a acémilas y aun a lomos de indio. A continuación refiere la importancia de *puertos* a los que llama intermedios o terminales para vehicular el intercambio con el interior. Entre estos figurarían Daule, Babahoyo, Yaguachi, Milagro y Naranjal y otros como Vinces, Balzar, Pueblo Viejo, Pasaje y Santa Rosa. Interesa esta información dado que el ferrocarril, en algunos de estos casos, y posteriormente la carretera, acabaron con ese rol de puerto de tránsito desempeñado por poblaciones como las mencionadas. Alain Dubly, *op. cit.* p. 60.

<sup>63</sup> Informe del Gobernador de Los Ríos en: Memoria del Ministerio de Justicia, Beneficencia, Higiene y Sanidad, Comercio, Integración y Minas, Quito, 1905, p. 140. citado por Hernán Ibarra, *Ambato, las ciudades y los pueblos en la sierra central ecuatoriana (1880 – 1930* en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Ciudades en los Andes, visión histórica y contemporánea*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1992, p. 266.

<sup>64</sup> Concejo Municipal de Babahoyo. Datos geográficos, históricos, estadísticos y biográficos del cantón Babahoyo, Imp. La Reforma, Guayaquil, 1909, p. 9. citado por Hernán Ibarra, *op. cit.* p. 266.

viceversa continuaran pernoctando en Riobamba, estación situada hacia el centro del recorrido entre el puerto y la capital. En tales circunstancias Riobamba requerirá montar una infraestructura adecuada para recibir y albergar a los viajeros. Estos a su vez, y desde sus respectivas condiciones, incidirán en la economía de la ciudad. Los comerciantes costeños verán en Riobamba un mercado para sus productos, el mismo Archer Harman, procurando aumentar los montos de carga para el ferrocarril, envía a Estados Unidos, desde Riobamba, muestras de cabuya a la rústica a las que Alfaro atribuye superior calidad que a las fibras de Manila y Yucatán<sup>65</sup>. Por su parte, los comerciantes “ñampiteros”, indios de Cacha, provincia del Chimborazo, se servirán del tren para transportar textiles, tostadoras de barro cocido, ollas, platos, ‘puños’, cucharas de palo y otros artículos especialmente aptos para la vida en el campo. Estos eran objeto de trueque con animales, pieles o granos, productos que luego se revenderían en los mercados de Riobamba y de otras ciudades<sup>66</sup>.

La presencia del ferrocarril Durán - Quito suscita y acentúa procesos de movilidad poblacional antes no registrados. Poblaciones de costa y sierra experimentan cambios sustanciales. Para 1910 habrían utilizado el ferrocarril cerca de 134.000 pasajeros,<sup>67</sup> cifra que da muestras del modo en que el proceso migratorio interregional cobra mayor importancia e inevitablemente convoca a redefinir las nociones de rural y urbano hasta entonces vigentes. Los enclaves urbanos de la sierra configuran progresivamente su estructura urbana de acuerdo al nivel de desarrollo a que llegue la estructura económica de carácter hacendario. En pocos años se incrementa el comercio interregional por lo que una gran variedad de productos agropecuarios, antes importados y destinados al consumo de las poblaciones costeñas, son sustituidos por los ofertados por las haciendas serranas. Este incremento comercial, al fomentar la monetarización del campo,

---

<sup>65</sup> Alfaro Eloy, *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito en El viejo luchador, su vida heroica y su magna obra*, Quito, Eugenio De Janón Alcivar, Quito, Empresa Editora Abecedario Ilustrado, 1942, p. 455.

<sup>66</sup> Alfredo Maldonado Obregón, *op. cit.* p. 115 s.

<sup>67</sup> Rubén Moreira, *Ecuador, transformaciones urbanas y arquitectónicas en la primera mitad del siglo XX*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la Historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989, p. 142 s.

coadyuva al acelerado desgaste de las estructuras precapitalistas de la sierra mientras se produce una desestabilización en los mercados de trabajo de las provincias atravesadas por el ferrocarril:

Con el tiempo, el ferrocarril cumpliría un papel dinamizador del intercambio interregional; pero en los años anteriores y los inmediatamente posteriores a su conclusión (1908) sus efectos inmediatos más notorios fueron desorganizadores de la economía, especialmente del mercado de trabajo de las provincias que atravesaba. Las obras quitaban trabajadores a las haciendas; se elevaban los precios; un reducido grupo de subcontratistas se enriquecía rápidamente. De allí que no fuera extraño el nivel elevado de impopularidad que la Compañía tenía en la región.<sup>68</sup>

La entrada en funcionamiento del ferrocarril no incide significativamente en los intercambios del Ecuador con otros países,<sup>69</sup> el ferrocarril dinamiza los intercambios interregionales con énfasis en los productos agropecuarios y posibilita la distribución al interior del país de un gran surtido de productos provenientes del exterior, correspondiente a muy diversos ramos. Al objetivo de regular los traslados de productos la Compañía del Ferrocarril elabora guías de tarifación estableciendo cinco clases correspondiendo la primera a productos por cuyo transporte se deben pagar un mayor importe y continuando en orden decreciente. Los ejemplares de estas *guías* contienen reglamentos, tablas de tarifas correspondientes a pasajes, fletes y trenes expresos y resultan especialmente ilustrativos pues presentan listados de productos que el tren comenzaría a movilizar. El documento escogido<sup>70</sup> trae una nómina de 893 productos de entre los cuales presento la siguiente selección señalando la clase a la que corresponde cada producto. Obsérvense las diferencias entre aquellos

---

<sup>68</sup> Enrique Ayala Mora, *op. cit.* p. 44.

<sup>69</sup> “Así, los productos considerados como originarios de las tierras altas no representaban sino una ínfima parte de las exportaciones pero alimentaban un tráfico interno de 26.000 toneladas sobre el eje Guayaquil – Quito; en cambio, el cacao y el café que contribuían en un 55 por ciento a las exportaciones totales del país, no proporcionaban sino un 1,5 por ciento del tonelaje ferroviario sobre la misma línea. Además, para apreciar el peso e la agricultura producida por el mercado nacional, es necesario precisar que el tonelaje de productos agro – silvo – pecuarios transportado por dicha línea alcanza en este año (1921) 76.253 toneladas, lo que es ampliamente superior a los tonelajes de cacao y café”. Jean Paul Deler, *op. cit.* p. 221 s.

<sup>70</sup> The Guayaquil and Quito Railway Company, *Tarifa y Clasificación General N° 3, Pasajes, Fletes y Trenes Expresos en vigencia 1° de Agosto de 1911*. Sin otros datos de publicación.

de origen local con respecto a aquellos importados así como las dadas a partir de la forma en que estos llegan hasta los carros del ferrocarril:

Productos	Clase
<b>Alimentos</b>	
Avena del país	4
Azúcar refinado (dirección norte)	3
Azúcar refinado (dirección sur)	4
Cacao	3
Café	3
Carne (en vidrio, salada y en tarros)	2
Carne fresca	1
Caviar	1
Cebada	4
Cebollas	4
Cereales y compuestos	3
Cerveza	3
Chocolate	2
Chorizos de Bolonia	1
Confites	2
Conservas en tarro	2
Conservas en vidrio	1
Escabeches en vidrio	1
Fréjoles	4
Frutas (secas o frescas)	3
Frutas en conserva	2
Goma de mascar	3
Granos de toda clase (del país)	4
Harina importada	3
Higos	3
Huevos	1
Jaleas	3
Jamones	3
Leche	4
Legumbres	4
Macarrones (fideos)	3
Maíz del país	4
Manteca	4
Mantequilla del país	4
Manzanas	3
Mostaza	3
Nueces de comer	2
Pescado fresco, salado, seco o preservado	3
Plátanos	4
Productos para panaderías	3
Queso del país	4
Queso importado	3
Raspaduras	1
Salchichas frescas	1
Tallarines	3
Trigo	4
Vinagre del país	3
Vinagre importado	1

<b>Cigarrillos y bebidas</b>	
Cigarrillos y cigarrillos en cajas	2
Cognag	1
Mistelas	1
Ron en barriles	3
Ron en botellas	1
Vinos	1
Whiskey	1
<b>Objetos suntuarios</b>	
Alfombras (importadas)	1
Automóviles	2
Binóculos de teatro	1
Kinetoscopios	1
Mesas de billar	1
Telescopios	1
<b>Objetos varios</b>	
Calzoncillos (no de seda)	3
Camisas (lino, algodón, lana)	3
Casimires	3
Excusados	1
Guano en sacos	5
Heno comprimido	4
Jabón	3
Juguetes	1
Leña	5
Libros	2
Pantalones	3
Papel para excusado	2
Periódicos	1
Urinarios	1
Zapapicos	3
<b>Objetos curiosos</b>	
Barbas de ballena	2
Cabello	1
Locomotoras y accesorios	1
Miembros artificiales	1
Vainas de espada	1

Elaboración: Franklin Cepeda Astudillo

Fuente: The Guayaquil & Quito Railway Company, *Tarifa y Clasificación General N° 3, Pasajes, Fletes y Trenes Expresos en vigencia 1° de Agosto de 1911*

La evolución del tráfico ferroviario expresada en el tipo de productos que se transportan es un importante indicador del crecimiento nacional así como de las tendencias de desarrollo del mercado interno en el primer cuarto del siglo XX. Así, al considerar el desplazamiento ferroviario en sus dos direcciones, se constata que los productos transportados en tren no se reparten uniformemente en los mercados de Guayaquil o de Quito,. En términos generales, el tránsito de la línea cobrará mayor importancia entre Guayaquil y Riobamba que entre Riobamba y Quito siendo



igualmente mayor la significación del tráfico entre Guayaquil y Quito que entre Quito y Guayaquil,<sup>71</sup> la Compañía del ferrocarril llega incluso a establecer tarifas preferenciales para el transporte de productos destinados a Guayaquil mientras grava con mayores tarifas los destinados a la Sierra. La Costa, a diferencia de la Sierra, registró además un incremento en sus niveles de consumo por las entradas generadas en las exportaciones de cacao. Destacando la conclusión de Deler, Enrique Ayala se refiere a este desequilibrio:

El mercado interno serrano se dinamizó, pero cada vez más dependiente de las mercancías importadas vía Guayaquil. Manufacturas, suntuarios, licores y hasta ciertos alimentos, llegaban ahora a los mercados serranos en mayor volumen y a precios relativamente más bajos que en décadas anteriores. Esto, aparte de afectar seriamente varias ramas de la producción artesanal del interior, provocó cambios en los hábitos de consumo, especialmente de los grandes y medianos terratenientes, quienes tuvieron que dedicar una proporción más alta de su renta a la adquisición de esos bienes. Y esto acontecía en tiempos en que las posibilidades de crédito, eran nulas, y la costa se aprovisionaba cada vez en más alta proporción de alimentos importados. De allí que combatieran vigorosamente toda política gubernamental que favoreciera esas importaciones.<sup>72</sup>

Las haciendas, unidades productivas de mayor importancia, entonces fuentes de abasto para la demanda interna del país y especializadas en el cultivo de frutas, cereales y en labores ganaderas; son los centros que redefinen las características de las unidades poblacionales menores. Estas actuarán como núcleos de acopio de productos agrícolas, de labores comerciales y de servicios convirtiéndose en fases del proceso productivo de las haciendas. La especialización y los niveles de diversificación de oferta de productos dan lugar a que algunos de estos pueblos y ciudades se transformen en centros de mayor importancia. Tal el caso de ciudades como Ambato y Riobamba. La primera por su cercanía a la capital y como punto de partida hacia el oriente y la segunda por su

---

<sup>71</sup> Jean Paul Deler, *op. cit.* p. 227.

<sup>72</sup> Enrique Ayala Mora, *op. cit.* p. 44.

ubicación a mitad de camino entre Quito y Guayaquil, circunstancia potenciada por la entrada en funcionamiento del ferrocarril trasandino. Riobamba, en cuanto nexo central entre Sierra y Costa, llega a ser un centro administrativo de importancia y asiento de poder.

En torno a ciudades como Latacunga, Ambato y Riobamba se constituye un sistema subregional con respecto a Quito. Este sistema se convierte en un eje articulador de una serie de pueblos y enclaves menores hasta conformar un entramado de interrelaciones imbricadas. Ambato y Riobamba, por su ubicación como estaciones de importancia en la ruta Guayaquil - Quito, eje nacional por excelencia;<sup>73</sup> constituyen un segundo nivel en la organización urbana. A partir de 1920 este nivel gozará de un dinamismo económico de importancia caracterizado por la inversión de capitales en la industria alimenticia y textil paralela al desarrollo de bancos regionales. Las ciudades favorecidas por el tráfico ferroviario, a diferencia de las que no lo fueron, indudablemente registraron un considerable crecimiento de los capitales en circulación<sup>74</sup>. Esta constatación vuelve a poner en evidencia las muy próximas relaciones entre mejoramiento del tránsito gracias al ferrocarril, detonante de un ulterior proceso de desarrollo de las fuerzas productivas y de crecimiento del mercado nacional.

La entrada en funcionamiento del ferrocarril en su tramo andino, entre 1905 y 1908, dio lugar a un proceso de modernización de la agricultura. Muchos terratenientes, algunos de ellos titulares de las mayores fortunas serranas, invertirán las entradas de la renta de sus tierras en obras de irrigación, plantación de pinos, eucaliptos y otras especies no autóctonas; adquisición de ganado importado, compra de semillas seleccionadas, aplicación de nuevas técnicas agrícolas, introducción del uso de insumos, inversiones en otro tipo de actividades económicas, etc. Entre los móviles de este proceso de modernización estaría el interés de incrementar la producción

---

<sup>73</sup> Jean Paul Deler, *op. cit.* p. 185.

<sup>74</sup> En la costa, un aumento en el monto de capital en circulación parecido al de las poblaciones serranas favorecidas por el tren, solo lo tuvo Yaguachi - Milagro, sede de grandes plantaciones de caña de azúcar e Ingenios.

destinada a la costa y eventualmente al mercado externo.<sup>75</sup> Este proceso se vio facilitado por las condiciones ecológicas favorables, por el confortable servicio proporcionado por el ferrocarril<sup>76</sup> y por la cercanía de mercados urbanos cada vez más apetecibles. El transporte de lácteos y derivados, por citar un indicador, entre 1910 y 1927, al pasar de 173 a 2480 toneladas se vio incrementado por 15<sup>77</sup>.

Las propiedades urbanas y rústicas de las provincias de Pichincha, León (Hoy Cotopaxi), Tungurahua y Chimborazo, de acuerdo a un catastro de 1897<sup>78</sup>, tenían un valor que ascendía a más de 100 millones de sucres. Este catastro, al que se pensó formalizar judicialmente para individualizar precios de propiedades y fijar impuestos sobre la plusvalía generada por el paso del ferrocarril, no pudo ser llevado a la práctica pero, para 1908, habían cuadruplicado su valor “sin más sacrificios que los que ha soportado el Gobierno, en cumplimiento de su deber, mirando por la prosperidad de sus compatriotas y vecinos.”<sup>79</sup>

Si de un lado es de fundamental importancia el proceso de movilización poblacional suscitado por la entrada en servicios de los trenes de pasajeros, el desplazamiento de los vagones de carga no ocupa un lugar secundario: facilita la llegada de grandes cantidades de materiales de construcción, de una gran variedad de mercaderías y de un gran surtido de novedades. Muchas de éstas, si bien no estaban al alcance monetario de toda la población, solo comenzaron a ser conocidas gracias a su llegada en tren. Un aspecto importante de este naciente comercio constituye la llegada de maquinarias para el agro, para las industrias que entonces comienzan a instalarse y para la construcción de vías y carreteras.

---

<sup>75</sup> Enrique Ayala, *op. cit.* p. 46.

<sup>76</sup> Confortable en relación a anteriores formas de transporte. Por lo demás, en fuentes hemerográficas y bibliográficas, como se señaló en el apartado anterior, son frecuentes las quejas contra la calidad del servicio ferroviario: incomodidad, precios elevados, horarios que no se cumplen, envíos que se extravían, etc.

<sup>77</sup> Jean Paul Deler, *op. cit.* p. 227.

<sup>78</sup> Alfaro Eloy, *op. cit.* p. 461.

<sup>79</sup> *Ibid.*

A partir de la entrada en funcionamiento en ferrocarril, el Ecuador comienza a dejar de ser un país de poblaciones dispersas e incomunicadas entre sí. Los procesos económicos y sociales que entonces tienen lugar, en buena medida se explican a partir de los efectos del tránsito de este medio de transporte que sentó una base para una mayor comunicación e integración interregional. El beneficio traído por el tren no fue uniforme para las regiones y poblaciones que contaron con su servicio, persistieron desequilibrios previos, determinados sectores prosperaron mientras otros se vieron pauperizados por no encajar en el nuevo esquema de país que el tren ayudó a configurar.

## CAPITULO DOS

### **Riobamba, la ciudad y su gente**

El presente capítulo propone un acercamiento a Riobamba en el primer cuarto del siglo XX en cuanto ciudad y en cuanto sociedad. La primera parte describe e imagina la ciudad, su ubicación, diseño, calles, casas, sectores y crecimiento físico. A estos fines se presentan planos de la época. Una segunda parte se aproxima a los actores sociales del lapso estudiado, inicia con una breve aproximación demográfica y caracteriza a sus habitantes considerando aspectos económicos, sociales y culturales con otros referentes a la forma en que tienen lugar las relaciones entre los diferentes grupos de individuos destacando el ejercicio del poder, la posesión de riqueza y la exclusión como factores de diferenciación que estructuran la sociedad riobambeña. Las dos partes, y en especial la segunda, consideran elementos relativos a los vínculos que la ciudad tiene con el sector rural.

#### **2.1. Caracterización de la ciudad**

Situada en la llanura de Tapi y rodeada de amplios horizontes montañosos, con elevaciones como el Chimborazo, el Tungurahua, el Altar y el Carihuairazo; la Riobamba de principios del siglo XX es un damero regular en cuyo alrededor existen quintas y haciendas dedicadas, especialmente, al cultivo de alfalfa. El diseño de la ciudad, reasentada tras el terremoto de 1797, corresponde al de las ciudades hispanoamericanas: una plaza central rodeada de cabildo, catedral y mansiones de la aristocracia. Riobamba, por su condición de ciudad ubicada hacia el centro de la sierra ecuatoriana, tiene una posición que la convierte en importante centro de comunicaciones, y núcleo rector de una amplia área de dominio ecológico – social, circunstancia que, como se verá,

la convierte en escenario de complejos procesos de interacción entre indios del campo y mestizos de la ciudad.

Al comenzar el siglo Riobamba tiene unas 60 manzanas, de las cuales, un esquema relativo al control y provisión de alumbrado público presente en un documento del Municipio correspondiente a 1901;<sup>1</sup> nos hace suponer que el área, cuyas calles son consideradas como aptas para contar con dicho servicio y, por tanto, como núcleo central de las actividades que se desarrollan en Riobamba, está compuesta por las manzanas situadas entre las calles Diez de Agosto hasta la José Orozco y García Moreno hasta la Maldonado (Actual Tarqui).<sup>2</sup> La entrada en funcionamiento del ferrocarril, como se verá en el siguiente capítulo, expande considerablemente esta zona.

En el lapso estudiado Riobamba se configura como una ciudad en cuyas calles centrales se concentran las actividades comerciales, mientras hacia sus costados se ubican barrios de artesanos, de comerciantes de mercado, de proyección residencial, cantinas y chicherías. Este complejo urbano se encuentra bordeado por cinturones campesinos cuyos cultivos y criaderos de animales prolongan la vida rural. La falta de servicios no establece, entonces, una diferencia sustancial entre estos espacios y la ciudad.

El crecimiento de Riobamba en las primeras décadas del siglo XX es un proceso ciertamente acelerado: las 60 cuadras de principios de siglo se incrementan a 100 para 1913.<sup>3</sup> Planos correspondientes a 1920<sup>4</sup> y 1930<sup>5</sup> confirman dicho crecimiento con bastante nitidez, permitiéndonos, en el caso del segundo plano, apreciar la ubicación de Riobamba en medio de

---

<sup>1</sup> Archivo Municipal de Riobamba.

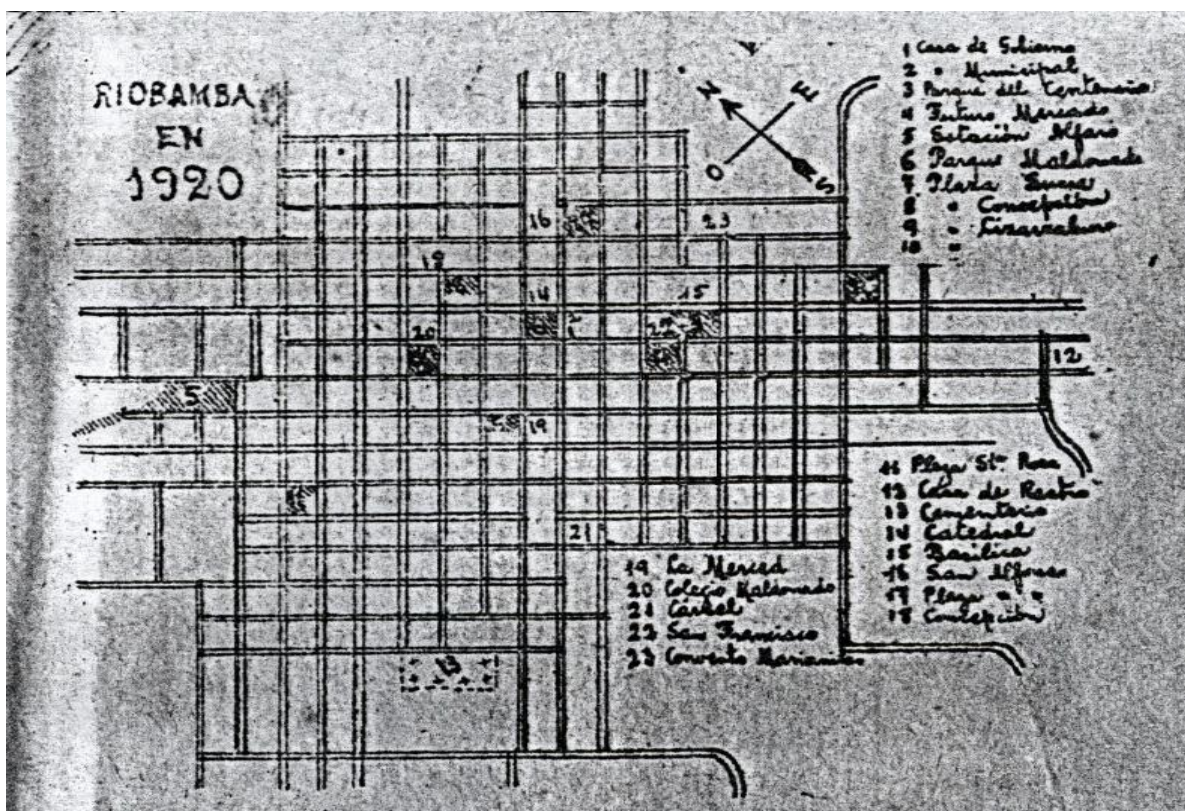
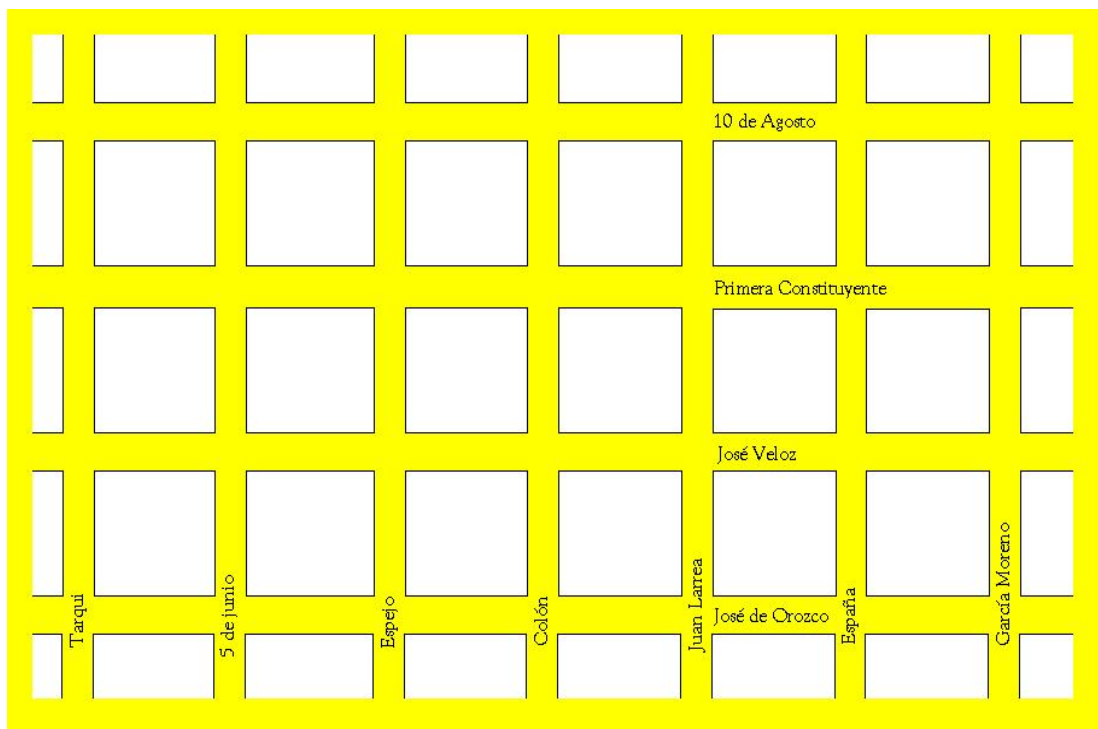
<sup>2</sup> La reproducción de dicho esquema corresponde a Franklin Cepeda Astudillo.

<sup>3</sup> Ilustre Municipio de Riobamba, *El ordenamiento urbano en Riobamba en el siglo XX*, Riobamba, Editorial Pedagógica Freire, 1992, p. 84.

<sup>4</sup> Tomado de *Los Andes*, Riobamba, 11 de noviembre de 1920

<sup>5</sup> Reproducido en Jean Paul Deler, *Ecuador del Espacio al Estado Nacional*, (*Genese de l'Espace Equatorien*) trad. Federico Yépez Arboleda, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 251.

pequeñas propiedades agrícolas y con algunos de sus parques, fábricas, su cementerio, su estadio y otros elementos, situados entonces en sus afueras.



Para 1904 Riobamba tiene un área de 128 hectáreas. Estas se incrementan a 196 para 1912 y a 232 para 1921.<sup>6</sup> A medida que se prolonga el damero formado por sus calles las propiedades que la rodean, entra las que se puede mencionar *San José, La Florida, la Primavera, La Trinidad, San Martín, La Joya, San Nicolás, Concepción, El Vergel, El Aljibe, Elvira, Macají, Villa María, El Prado, Josefina, San Antonio*, son parceladas. Algunas de estas, tal el caso de Bellavista, servirán de asiento para lotizaciones de los años veinte. (Ver plano)

---

<sup>6</sup> *Análisis Histórico del Área de Riobamba* correspondiente al *Proyecto de Desarrollo Urbano de Riobamba*, en Municipio de Riobamba, *op. cit.* p. 69. Para los años 20 Riobamba ocuparía un área aproximada de 3 Kilómetros cuadrados, con 250 manzanas separadas por 35 calles principales. Guillermo Hernández Cevallos, Investigador, *El Banco Central del Ecuador en Riobamba*, Riobamba, 1989, p. 35.





La mayoría de casas de Riobamba, 1300 hacia 1909,<sup>7</sup> son de una planta.<sup>8</sup> El clima de Riobamba, especialmente en la noche y al amanecer, es frío aunque no al grado de obligar a los dueños de viviendas a contar con focos de calefacción artificial en sus propiedades<sup>9</sup>. Algunas casas de dos plantas cuentan con aleros y balcones de hierro forjado u otros materiales. Muchas conservan sus patios centrales y destinan uno de ellos para el arribo de cabalgaduras, entonces práctica habitual. Tienen pilastras de piedra o de eucalipto, detalles con que se evoca la morfología de las casas españolas sin que esta evocación constituya *fiel trasunto*.<sup>10</sup> Algunas casas, hacia el centro, han destinado su primer piso para el funcionamiento de comercios, en locales que carecen de ventanas y tienen una sola puerta. Otras entregan algunas piezas, especialmente en sus plantas bajas, al arrendamiento como viviendas para personas pobres. En medio de casas de adobe, madera, teja,<sup>11</sup> chaguarquero, bahareque, adobe, piedra pómez, soguilla, cangagua y carrizo<sup>12</sup> se resisten a desaparecer algunas chozas de paja.<sup>13</sup> En pocos años más, si bien continúan realizándose

---

<sup>7</sup> “Sin contar con el número de edificios religiosos y de beneficencia, ni con el sin número de casas pajizas regadas en las afueras de la ciudad, en ésta se encuentran más de mil trescientas casas de un solo piso, espaciosas, ventiladas, cómodas, aseadas y cubiertas de tejas.” Compañía “Guía del Ecuador”, *Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República*, Guayaquil, Talleres de Artes Gráficas de E. Rodenas, 1909, p. 424.

<sup>8</sup> Para 1925 existen *edificios*, denominación comúnmente dada a las casas de dos o más pisos. La mayor parte de estos son de dos pisos, los de tres son escasos. En los límites de la ciudad existen también “bellísimos chalets”. Carlos Arturo León Romero, “La ciudad de Riobamba (Datos para una monografía)”, *Dios y Patria* (Riobamba), I Trimestre (1925) p. 186.

<sup>9</sup> El uso de estufas o chimeneas como fuentes de calor artificial para los aposentos es prácticamente desconocido. La consideración de este recurso, en el medio, es una suerte de “lujo” que tiene una finalidad más bien decorativa y no se introduce sino con posterioridad al período estudiado.

<sup>10</sup> Varios autores, *Historia del Arte Ecuatoriano*, T. II, Barcelona, Salvat Editores, 1985, p. 12.

<sup>11</sup> En 1901 se solicita al Municipio autorice el funcionamiento de una fábrica de tejas en San Alfonso. Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>12</sup> Materiales autóctonos que, con el tratamiento del caso serán también usados para trabajos arquitectónicos “académicos”

<sup>13</sup> En un documento correspondiente a 1901 se solicita al Municipio autorice reconstruir en el sector de la Loma de Quito una vivienda incendiada empleando paja, su material original. La pobreza de la propietaria, se señala, le impide comprar tejas. No se localizó documento que informe sobre si esta petición fue aceptada o rechazada. De 1909 data otro documento en el que unos vecinos solicitan el derrocamiento de dos casas pajizas puesto que “fueron ya prohibidas en vista del laudable avance moderno de Riobamba. Archivo Municipal. El 29 de junio de 1917 *Los Andes* informa que “se ha procedido a hacer derrocar las casas pajizas que estaban situadas en los barrios apartados” Enseguida informa que alguna de ellas aún no ha sido derribada.

construcciones en las que se emplea este tipo de materiales, es posible adquirir cemento, ladrillos, hierro y otros materiales cuyo empleo incide sensiblemente en los modos de construcción.<sup>14</sup>

La pequeña ciudad ha rebasado el siglo a partir de su reasentamiento en 1799<sup>15</sup> pero casi no tiene parques, plazas, monumentos, grandes templos u otros referentes urbanos. El imaginario de sus habitantes es rico en horizontes de nieve, cielo y montaña pero algo modesto en *estampas*. Las dimensiones de la ciudad, en cambio, facilitan un alto grado de conocimiento recíproco entre sus habitantes,<sup>16</sup> circunstancia evidente en avisos de prensa de la época, estos, con frecuencia, no informan las direcciones de los anunciantes, en su lugar señalan sus nombres: “El suscrito arrienda un departamento (...) en la parte alta de su casa. José Félix Gallegos”,<sup>17</sup> “Sombreros (...) Segundo Rueda (Casa del Sr. Julio Salem)”,<sup>18</sup> “Vendo un lote de madera (...) Entenderse con el suscrito.”<sup>19</sup>

La Riobamba de inicios del siglo XX no conoce el ruido callejero de la vida actual. Por sus calles de tierra, a más de gente a pie, no transitan sino asnos, caballos, mulas, rebaños y algunas carretas en tránsito. Si bien para 1893 se emite una resolución orientada a empedrar las calles de la ciudad solo hasta 1909<sup>20</sup> se suscriben los primeros contratos para la realización de los trabajos correspondientes en las calles longitudinales más concurridas incluyendo las transversales en los tramos de intersección. Entre las vías que reciben este tratamiento se destacan la 10 de agosto y la

---

<sup>14</sup> Para 1917 Julio L. Navarrete anuncia la venta de cemento al por mayor y menor en su almacén en el que también ofrece cujas (camas), abarrotes, licores, artículos de ferretería, conservas, cristalería, etc. *Los Andes*, 15 de junio de 1917. Algunas de las marcas de cemento que se expenden en Riobamba son Atlas, Caracalla (Belga), marca cuyo anuncio asegura soportar 700 libras de presión por metro cúbico. *Los Andes*, 20 de diciembre de 1921; León Noruego, *La Razón*, 21 de febrero de 1924. El Consumo de cemento se incrementa y se va anunciando de modo simultáneo al consumo de “fierro” en varillas, para techos, para pared, etc.

<sup>15</sup> La Antigua Riobamba, cabe recordar, fue destruida por el terremoto de 1797, fenómeno en el que buena parte de la ciudad de entonces quedó sepultada por el cerro Cullca. El traslado de Riobamba a su ubicación actual obedece a esta circunstancia.

<sup>16</sup> Refiriéndose a este particular, con respecto a la sociedad ecuatoriana en general, Bruno Andrade A. dice: “Si revisamos sus periódicos tenemos la impresión de que se trataba de un mundo en el cual todos sus integrantes se conocían entre sí, en donde se permitía la encantadora exquisitez del estilo individual o de la tradición familiar dentro de un universo en el que por predestinación todos tenían un oficio que desempeñar, una función que cumplir y una historieta que relatar” Bruno Andrade Andrade, *Reseña de una década que forjaría historia en Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 23.

<sup>17</sup> *El Observador*, 22 de agosto de 1918

<sup>18</sup> *Los Andes*, 25 de enero de 1921

<sup>19</sup> *La Razón*, 24 de marzo de 1924

<sup>20</sup> Municipio de Riobamba, *op. cit.* p. 103

Primera Constituyente, entonces ejes principales de las actividades comerciales y calles en las que se sitúan las plazas para las ferias del primer cuarto de siglo, plazas que posteriormente se transformarían en parques.

## 2.2. La ciudad y sus actores sociales

No se han localizado datos especialmente confiables sobre la demografía de la ciudad en el período estudiado. Los ascensos y descensos bruscos que se evidencian en la lectura comparativa de las cifras recabadas, obligan a una consideración cuidadosa de las mismas. La población de la ciudad, no obstante, experimentaría un crecimiento relativamente coherente con su expansión física como puede verse en la siguiente tabla:

Año	Extensión en hectáreas	Número de habitantes
a) 1885		18.000
b) 1886		12.000
c) 1904	128	
d) 1906		12.000
e) 1909		Alrededor de 22.000
f) 1912	196	
g) 1921	232	Alrededor de 20.000
h) 1925	250	20.000
i) 1930		Menos de 30.000

Elaboración: Franklin Cepeda Astudillo.

Fuentes: **a)** Oswaldo Hurtado Larrea, *Dos mundos superpuestos, Ensayo de diagnóstico de la realidad ecuatoriana*, INEDES, Quito, 1971, p. 87, **b)** Recopilación de Minchom y Saint Geours citada por Alvaro Sáenz y Diego Palacios en *La dimensión demográfica en la Historia del Ecuador* en Enrique Ayala Mora, ed., *Nueva Historia del Ecuador*, Vol. 12, *Ensayos generales I*, p. 155, **c), f)** *Análisis Histórico del Área de Riobamba* correspondiente al *Proyecto de Desarrollo Urbano de Riobamba*, citado en *Riobamba en 1992, La ciudad y el cantón Riobamba en Riobamba en el Siglo XX*. Municipio de Riobamba p. 69, **d)** “Publicación de 1906 de autoría de Hanz Meyer, escritor alemán”, aludido por Juan Vacacela Gallegos en *Los servicios de la Salud en Riobamba en el Siglo XX*, Municipio de Riobamba, 1992, p. 117, **e)** Compañía “Guía del Ecuador”, *op. cit.* p. 438, **g)** Municipio de Riobamba, *op. cit.* p. 198, **h)** León Carlos, “La ciudad de Riobamba (Datos para una monografía)”, *Dios y Patria* (Riobamba), I Trimestre (1925) p. 186, El dato de la siguiente columna se refiere a ‘manzanas’, se lo incluye con fines referenciales. **i)** Rodolfo Maldonado, *Monografía de la provincia del Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta “Nacional”, 1930, p.74 s.

En las primeras décadas del siglo XX<sup>21</sup> la población de Riobamba se divide entre un grupo de terratenientes, comerciantes importadores, letrados y profesionales; procedentes de unas veinte familias, que se ven a sí mismas como *blancas* y nacidas para mandar, frente a una masa de artesanos y desocupados de rango inferior. Los indios constituyen un mundo aparte aunque se precisa de su mano de obra para generar riqueza o para trabajo en la servidumbre. Quienes se encuentran en la cima de la escala social, sin dejar de conformar la burguesía terrateniente, a más de detentar el poder político, incursionarán progresivamente, en actividades comerciales e industriales como nuevas y también promisorias fuentes de ingreso y enriquecimiento.<sup>22</sup> De esta clase dominante y sus estratos más bajos, con el paso del tiempo, se irá desprendiendo una pequeña línea de profesionales abogados, médicos farmacéuticos, profesores, religiosos, etc., que se interpondrá entre la clase que detenta la riqueza y el conglomerado pobre de artesanos, agricultores e intermediarios con bajos niveles de vida, grupo conformado, especialmente, por artesanos albañiles, zapateros, peluqueros, sastres, carpinteros, choferes, sombrereros, hojalateros, etc., dedicados a la transformación de materias primas provenientes del sector rural o a trabajar para las familias más pudientes.<sup>23</sup> Algunos atienden en sus casas - talleres o bien instalan talleres y almacenes en locales propios o arrendados en el centro de la ciudad.

Riobamba se encuentra rodeada por parroquias, pueblos y comunidades indo - mestizas, circunstancia que deja entrever formas de vida que dan lugar a una notable dualidad sociológica entre ciudad y campo. Con las poblaciones que la rodean la ciudad se encuentra estrechamente vinculada en lo económico por ser un espacio en el que se centraliza el comercio de productos

---

<sup>21</sup> Hugo Burgos Guevara, *Relaciones interétnicas en Riobamba*, Quito, Corporación Editora Nacional, Colección Quitumbe, 2ª edición, 1997, p. 130.

<sup>22</sup> Municipio de Riobamba, *op. cit.*, p. 189.

<sup>23</sup> Un aviso de la época dice: "**Carpintero - Ebanista** Con dieciocho años de práctica en las principales fábricas de Guayaquil. Tiene el honor de comunicar a la distinguida y culta sociedad riobambeña y al público en general que estando próximo a terminar los mobiliarios de los señores Miguel y Ezequiel Merino, manifiesta que desde hoy para adelante está completamente a las órdenes del respetable público, contando para el respecto con hábiles operarios capaces de satisfacer el gusto más exigente en el ramo, así como también cuenta con catálogos de Europa y Estados Unidos según los últimos estilos y especialidad en madera fina de la sierra y de la costa." *Los Andes*, 6 de diciembre de 1919.

agropecuarios o manufacturados así como las actividades administrativas, políticas, religiosas y económicas. Esta circunstancia da lugar a que en la ciudad, aunque con frecuencia se busque ocultarlo, se encuentre muy difundido el modo de vida rural por lo que el modo de vida de ciudades como Riobamba correspondería a una versión particular, quizá atrasada de la cultura occidental en simbiosis con la cultura campesina regional.<sup>24</sup> Estas circunstancias se explicarían a partir la división entre ciudad y campo como el hecho sociocultural más importante en la provincia serrana.<sup>25</sup> El desarrollo económico marcadamente desigual a que da lugar esta división origina una estructura de clases sociales ciudadinas que operan en la capital o en pequeñas villas aledañas en oposición a la estructura de la población rural que vive de la agricultura, el comercio o las artesanías en las parroquias y cantones de su jurisdicción.<sup>26</sup> Las relaciones entre sociedad y campo adoptan la forma de lucha interétnica especialmente desfavorable para los indios en el espacio de la ciudad antes que en sus comunidades, pueblos y parroquias. No obstante la independencia de la corona española las masas indígenas siguen colonizadas en un proceso en el que criollos mestizos sustituyen a los colonizadores europeos, el colonialismo externo es sustituido por uno interno.<sup>27</sup> El liberalismo no supuso un cambio sustancial en las relaciones de dominio bajo las cuales han vivido los grupos indios pues si bien contribuyó en este sentido con la eliminación de sistemas de reclutamiento para trabajo forzado, tal el caso del *chaco*, vigente a fines del siglo XIX; la ciudad continuó siendo escenario de exclusión en la que el trato al indio no había cambiado. Este siguió siendo visto solo en condición de cargador, hacedor de mandados, mendigo o *huasicama*, indígena de hacienda que cumple su turno de servir en la ciudad; pero siempre en condición de *ajeno*.

Las asociaciones mestizas de entonces son círculos cerrados por una estratificación clasista sumamente rígida. La sociedad riobambeña de inicios de siglo sería “una sociedad mucho

---

<sup>24</sup> Hugo Burgos Guevara, *op. cit.* p. 36.

<sup>25</sup> *Ibidem.*

<sup>26</sup> *Ibidem.*

<sup>27</sup> *Ibidem.* p. 22.

más cerrada y sumamente estricta en conservar sus convencionalismos, en la que al parecer cada individuo sabía perfectamente el lugar que le correspondía dentro de la escala jerárquica establecida socialmente”.<sup>28</sup> El sistema de casta, como un rezago colonial, decae sin que esto suponga el establecimiento de un sistema de clases pues el Ecuador, como país subdesarrollado absorbido por un capitalismo exógeno de carácter semicolonial, la modalidad adoptada por la lucha de clases no sería otra que el conflicto interétnico,<sup>29</sup> ocasionalmente disimulado por cierto paternalismo profesado por quienes explotan el trabajo de los indios, más baratos que las máquinas<sup>30</sup> o emplean los mecanismos de dominación en la esfera económica del mercado. Un caso que bien deja entrever este tipo de situaciones de discriminación y conflicto sería el registrado en junio de 1919 en el que trabajadoras de la fábrica textil El Prado se declararían en huelga por la incorporación de indios a las labores de dicha unidad. Las huelguistas protestarían en defensa de sus puestos aduciendo que una vez que los indios aprendan a trabajar las reemplazarán pero en las condiciones de miseria y explotación a las que ancestralmente han estado sometidos.

Los espacios públicos de Riobamba, en especial los mercados, sirven como escenario en el que confluyen indios, cholos, mestizos del campo y mestizos de la ciudad,<sup>31</sup> grupos que bien podrían reducirse a dos: indio y mestizo o no indio. La mayoría de indios que llega a la ciudad conocen el español si bien la lengua no siempre constituye un factor o indicio de pertenencia a uno u otro grupo y, en este caso, se convierte en un atributo étnico secundario.<sup>32</sup> La discriminación, no obstante, ha hallado en la configuración de un léxico, por parte de cada grupo, una herramienta para referirse despectivamente al que considera su opuesto. Para los mestizos la misma palabra indio tiene un valor despectivo quizá más evidente en términos como *runa*, *longo*, *rututo*, *rosca*, *rupashca*... el mestizo, por su parte, será despectivamente llamado *misho*, *tzala* o *cholo*,

---

<sup>28</sup> Bruno Andrade Andrade, *op. cit.* p. 22.

<sup>29</sup> Hugo Burgos Guevara, *op. cit.* p. 292.

<sup>30</sup> *Ibidem.* p. 148.

<sup>31</sup> *Ibidem.* p. 66.

<sup>32</sup> Manuel Espinosa Apolo, *Los mestizos ecuatorianos y las señas de identidad cultural*, Quito, Editorial Tramasocial, 3ª edición, 2000, p. 39.

aun por otros mestizos, especialmente por aquellos que se ven a sí mismos como blancos. La situación de discriminación que vive el indio estimulará el proceso de cholificación por el cual el indio, especialmente en la ciudad, se va despojando de todo lo que culturalmente lo identifique como tal. El cholo, fenotípicamente más próximo al indio, buscará pasar de dominado a dominador cambiando su lugar de residencia, migrando hacia la costa o quedándose en su comunidad, pueblo o parroquia, pero como dueño de chichería, factor de cholificación<sup>33</sup> y de poder sobre otros indios. El mestizo de la ciudad procurará actuar de acuerdo a *la política de Riobamba*, proceso económico - social, que si bien no es privativo de dicha ciudad, explica su afán por guardar las apariencias, mostrarse rico, pudiente, noble, sin hambre, de inmaculado pudor y católico.<sup>34</sup>

La ciudad de Riobamba en el primer cuarto del siglo XX, al estar más próxima al modo de vida rural, busca cambiar su apariencia procurando que estos cambios atenúen sus fuertes imbricaciones con ese sector al que considera atrasado pero del cual depende en proporción considerable para su economía. A medida que la ciudad se expande, crece también la complejidad de las relaciones e intenciones de sus grupos sociales, los grupos que detentan la riqueza y el control político procurarán mantener el statu quo en base al hermetismo y la exclusión. Grupos menos favorecidos buscarán mecanismos de ascenso muchas veces basados en la simulación de lo que se representan como superior. El indio, obligado a ir a la ciudad, constituirá un mundo aparte. Su presencia en la urbe únicamente es aceptada en condición subalterna, circunstancia que también habrá de obligarle a buscar mecanismos de ascenso que suponen su autonegación con dificultades ciertamente mayores que las que deben afrontar los ciudadanos. La discriminación, a más de basarse en la exclusión como factor fundamental, dará lugar a procesos de blanqueamiento

---

<sup>33</sup> Hugo Burgos Guevara, *op. cit.* p. 93.

<sup>34</sup> *Ibidem.* p. 132.



que, entre otros indicadores, suponen denigrar al otro teniendo en menos el trabajo manual y servil buscando truncar cualquier expectativa por un ascenso en la escala social.

En el imaginario de los ciudadanos, la ciudad es la tierra de los blancos y los montes la tierra de los indios. En el S. XIX se prohibía al indio visitar la ciudad en día que no fuera de mercado, para el XX esto habrá cambiado pero, en sus primeras décadas, se seguirá cobrando un determinado monto por permitir su ingreso a las plazas.<sup>35</sup> El progreso de la ciudad la perfecciona también como espacio de discriminación y abusos pero el acudir a ella es imprescindible para los indios: Riobamba ciudad de corte preindustrial y ciudad mercado es la sede de las actividades del mercado interno y el dirigido hacia otras regiones y provincias. Lugares como templos, parques, restaurantes, establecimientos educativos y otros seguirán siendo privativos de los mestizos, situación que pone en evidencia una paradoja que las historias tradicionales de Riobamba no han sabido considerar adecuadamente limitándose, en muchos casos, a calificar a las tres primeras décadas del siglo como una época de surgimiento y aún de esplendor sin prestar adecuada atención a los grupos de indios, artesanos, obreros, campesinos y mujeres que contribuyeron a ese progreso ni a las grandes masas depauperadas de la misma ciudad que lo observaron como algo ajeno.

---

<sup>35</sup> Hugo Burgos Guevara informa de esta situación “tan tarde como en 1962”, *op. cit.* p. 127. Este dato no ha sido confirmado por testimonios u otras fuentes pero, al parecer, sería cosa común en décadas anteriores a la su registro.

## CAPITULO TRES

**El primer cuarto del siglo XX como período de modernización: regulaciones urbanas, realizaciones arquitectónicas e incorporación de nuevos servicios públicos.**

El primer cuarto del siglo XX es para Riobamba, como para otras ciudades del país, un lapso en el que nuevas generaciones, ideas, distracciones, inventos y otras novedades se van incorporando a los gajes de la vida diaria. La cotidianidad de las poblaciones del Ecuador, país pequeño pero desarticulado, se vuelve una especie de lucha entre tradición y modernidad, entre afán de cambio y resistencia. Al tenor de estos señalamientos, el presente apartado se propone caracterizar la ciudad de inicios de siglo y presentar algunos de los cambios físicos registrados en Riobamba: aquellos generados a partir del Municipio, de cuya acción se dan referencias por constituir el principal órgano de poder local y regulaciones urbanas. Se atiende a las modificaciones relacionadas con la entrada en funcionamiento del ferrocarril, a las asimilables al establecimiento de referentes urbanos: plazas, parques y templos y a la incorporación de nuevos servicios públicos. En el lapso considerado tiene lugar en Riobamba la construcción de algunos de sus más importantes templos, edificios, parques, monumentos y otros elementos que se incorporan a la estructura urbana como *referentes*. Este es un proceso de transición entre formas coloniales tardías y realizaciones identificables con los llamados estilos *internacionales*.<sup>1</sup> Este 'período' cuenta con la participación de arquitectos, escultores y diseñadores extranjeros de tendencia neoclasicista: Pedro y Antonio Russo, Lucas y Neptalí Tormen, Juan Bosseti, Pedro Durini, Pietro Fontana, (Italianos); Pedro Huberto Brüning (Alemán); Román y Manuel Lecanda, Juan Rovira, (Españoles); etc. Entre la construcciones realizadas en este lapso se destacan los templos de la

---

<sup>1</sup> Cfr. Augusto de la Torre, presentación del libro *Arte, diseño y arquitectura en el Ecuador, la obra del Padre Brüning, 1899-1938* de Alfonso Cevallos Romero, Quito, Banco Central del Ecuador, Abya Yala, 1994, p. 11.

Basilica del Sagrado Corazón de Jesús, La Concepción y La Merced; los parques Sucre, Maldonado y la Libertad; el edificio del Colegio Maldonado y el de la Sociedad Bancaria de Chimborazo.

### 3.1. El Municipio, ente de control y poder local

El Municipio, si bien ve mermado el prestigio y atribuciones que tuvo anteriormente, continúa actuando, muchas veces en alianza con el clero, como el principal órgano de control y poder local<sup>2</sup> en manos de la burguesía terrateniente y, en menor medida, comercial. Al iniciar el siglo XX el Municipio detenta la administración de cuanto se relaciona con la ciudad: agua, alumbrado, salud, educación, mercados, comercio, vías de transportación y, progresivamente, servicios de provisión de agua conducida por tuberías, alumbrado eléctrico, reglamentación del transporte urbano motorizado, canalización y telefonía. Progresivamente su ámbito de acción se expande hacia la construcción de plazas, parques, mercados, calles y aceras, planteles educativos de su regencia, limpieza de calles, tranvías, carreteras que conecten a Riobamba con poblaciones aledañas, fomento de su biblioteca, regulación de espectáculos y hasta un observatorio meteorológico, entre otros aspectos que sustentan su legitimidad.

Parte del progreso fomentado por el Municipio se da a partir de que los principios de la doctrina liberal comienzan a evidenciar sus efectos como facilitadores de nuevas realizaciones. La Constitución de 1906, cabe señalar, estableció muy precisas normas sobre su funcionamiento, definiendo con claridad sus funciones y, sobre todo, reconociendo su autonomía con respecto a otros poderes, éste es un momento en el que la autonomía de los cabildos es replanteada: estos desaparecen como la expresión de un poder regional con tintes federalistas y logran imponer el

---

<sup>2</sup> Gran parte de los documentos del Archivo Municipal correspondientes al período estudiado constatan tal aseveración. Entonces el Municipio autoriza el funcionamiento de farmacias, otorga licencias para pases del niño, realiza tareas de control de salubridad, autoriza espectáculos, entrega mapas a establecimientos educativos, impone multas, regula comicios, entre otras numerosas y disímiles atribuciones. Archivo Municipal de Riobamba. Quienes ejercían el poder se enriquecían con las cuantiosas entradas recibidas por el remate de mercados o tributos provenientes de los indios por entrar a vender en la ciudad.

reconocimiento a la existencia de poderes regionales y locales como “elementos constitutivos de un proceso “nacional”, pero sustentados en el manejo de instancias propias volcadas en la aplicación de políticas impositivas sobre sus respectivos grupos subalternos”,<sup>3</sup> circunstancia digna de destacarse pues en los años aludidos el país se encuentra dividido en regiones virtualmente autónomas con el consecuente desorden fiscal en lo que atañe a fijación cuanto a recaudación de impuestos por lo que no es “exagerado afirmar que cada parroquia era una república independiente, si tenemos en cuenta que existía una ley o reglamento diferente para cada provincia o cantón”.<sup>4</sup>

### 3.2. Hacia la planificación y control de la ciudad

El crecimiento de la ciudad avanza. El ordenamiento urbano deja de ser un proceder casi intuitivo o acomodaticio a los intereses de dueños de grandes solares o de propiedades agrícolas para sujetarse a una *racionalidad* que conmina a reglamentar la vida en la ciudad aunque este objetivo frecuentemente es alcanzado por la vía de la exclusión claramente expresada en la proscripción y rechazo de cuanto se aparta de las normas.<sup>5</sup> Esta necesidad de un orden y las medidas tendientes a establecerlo,<sup>6</sup> no descuida aspectos de carácter ornamental por lo que emite *Ordenanzas Modificatoria de Ornato Higiene y Fábricas*<sup>7</sup> o disposiciones que establecen la obligación de entregar al Municipio una copia de los planos de los proyectos de construcción para sujetarlos a su aprobación o rechazo. Este ente se encarga también de fijar las dimensiones de calles y aceras y

<sup>3</sup> Víctor Hugo Torres, *Los municipios ecuatorianos, historia de una derrota*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la Historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989, p. 56 s.

<sup>4</sup> Bruno Andrade Andrade, *Reseña de una década que forjaría historia en Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p.25.

<sup>5</sup> Exclusión que, en otros aspectos, no se presentará bajo la apariencia de aspectos técnicos sino que englobará circunstancias sociales y culturales. En cuanto a lo ‘técnico’, considérense las ordenanzas que dictaminan la construcción de casas pajizas o la demolición de las existentes, las que buscan obligar al uso de determinados colores proscribiendo los que se aparten de disposiciones municipales, etc.

<sup>6</sup> Desde 1909 se establecen las parroquias urbanas de Riobamba: Maldonado, Lizarzaburu y Veloz. La creación de la parroquia Orozco es posterior a 1925.

<sup>7</sup> *Revista Municipal* año 24, 10 de junio de 1910.

proscriben la instalación de curtidurías, velerías, fábricas de fósforos, pólvora, así como de otros combustibles y productos explosivos o dañosos, dentro de los límites de la ciudad cuyos solares situados en la *vía pública* deberán rodearse por un muro cuya altura no sea inferior a los 2 metros y medio. Disposiciones posteriores<sup>8</sup> prohíben la construcción de casas de paja así como la pintura de viviendas empleando el color rojo para las fachadas. Para 1917, cuando se convoca a inscripción de escrituras, profesionales como J. Cristóbal Oquendo Salas, comienzan a ofrecer sus servicios. Oquendo se presenta como ingeniero, arquitecto y pintor; ofrece planos de toda clase de edificios, mediciones, avalúos y otros trabajos,<sup>9</sup> clara señal de que el proceso de construcción va dejando de ser un trabajo en el que únicamente participen *maestros* frecuentemente empíricos pues a su desarrollo se incorporan profesionales con otro tipo de preparación.

El afán por ‘adecentar’ la ciudad llega a insinuarse incluso mediante comunicados de prensa, dirigidos al Comisario Municipal sugiriendo la adopción de medidas enérgicas en contra de quienes construyan edificios cuyo diseño atente contra el ornato de la ciudad. Peticiones como la señalada incluso proponen la demolición de los inmuebles cuya construcción contravenga las ordenanzas Municipales respectivas pues “De ninguna manera debe consentirse que se levanten *medias aguas* visibles a la calle, como se está haciendo en la actualidad en diferentes lugares, ni construcción alguna sin previo permiso del Municipio, según lo prescribe la Ordenanza correspondiente”.<sup>10</sup>

Conforme pasan los años el Concejo Municipal, como ente de control y poder local, precisa de un documento en el que se plasme la imagen de la ciudad, así, en 1902 se encarga la realización de planos horizontales y verticales de Riobamba al Ingeniero Máximo Voss.<sup>11</sup> En 1911, cuando el

---

<sup>8</sup> *Revista Municipal*, No 586, 15 de septiembre de 1916.

<sup>9</sup> Como retratos al óleo y cuadros de todo género. *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

<sup>10</sup> *Diario Los Andes*, 12 de enero de 1923. Las cursivas corresponden al original.

<sup>11</sup> Profesional que también trabajó en asuntos relativos a alumbrado público, algunos de los cuales no pudieron culminar por falta de capitales. Estos datos proceden del Archivo Municipal de Riobamba.

Municipio requiere un nuevo *plano vertical* de Riobamba, convoca a concurso para su realización.<sup>12</sup> El triunfador de esta convocatoria merecerá que su trabajo sea adquirido por el Municipio de la ciudad pues dicho documento facilitaría la planificación de obras en la ciudad así como la correspondiente recaudación de tributos para costear las mismas. En 1923, se anuncia el envío a Riobamba de los planos ejecutados por el Teniente Francisco Latorre. Estos cuentan con la aprobación del Estado Mayor General y son “una obra de acabada perfección” El Municipio de Riobamba ha entregado al autor, en calidad de premio, la suma de 300 sucres.<sup>13</sup> Para 1924, cuando se han elaborado ya varias versiones de este documento,<sup>14</sup> se informa de la circulación de fotografías del plano de Riobamba trabajado por el ingeniero Isidoro Levy.<sup>15</sup>

### 3.3. Cambios registrados en torno a la estación del ferrocarril.

Las primeras transformaciones suscitadas por la llegada del tren a Riobamba tienen lugar en torno a la estación, sitio que suscita interés por la plusvalía a que las circunstancias pudieran dar lugar como bien lo sugieren estos anuncios de 1905, 1913 y 1924:

Vendo terrenos a razón de 50 centavos el metro cuadrado entre la estación del Ferrocarril y esta ciudad. Dichos terrenos quedan además frente a la carretera nacional y tienen abundantes aguas para regadío. Isaac Cordero.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> *Revista Municipal*, año 25, No 406, 1911.

<sup>13</sup> *Los Andes*, 27 de marzo de 1923.

<sup>14</sup> El listado de planos y realizadores no es exhaustivo.

<sup>15</sup> *El Telégrafo*, Guayaquil, 11 de junio de 1924.

<sup>16</sup> *El Ecuatoriano*, Guayaquil, 30 de junio de 1905.

### ¡Qué Ganga!

Vendo lotes de terreno de diez y ocho metros de frente por treinta de fondo, situados en la Estación del Ferrocarril de este lugar. Los precios son muy equitativos y pueden entenderse con su dueño que es José Borja Egúez.<sup>17</sup>

### Ciudadela Borja

SITUADO EN EL LUGAR MAS IMPORTANTE DE RIOBAMBA, O SEA.....EN LA ESTACION DEL FERROCARRIL..... Es el lugar más adecuado para que Ud. Edifique un lindo CHALET, su clima es inmejorable, por estar defendida de los vientos por la “Loma de Quito”.

La estación del tren es inaugurada en enero de 1925.<sup>18</sup> Una vez que se halla en funcionamiento comienza a rodearse de hoteles, restaurantes y otros negocios instalados, generalmente, en inmuebles de dos plantas con balastradas, techos de teja y puertas y ventanas de madera que se construyen entonces. Dichos comercios expanden considerablemente el área comercial de la ciudad y se van estableciendo con la finalidad de lucrar por el hospedaje, alimentación y otros servicios ofrecidos a quienes hacían el viaje desde Durán, y otros puntos previos a Riobamba, hacia Quito o hacia estaciones intermedias. Entre los principales se destacan el California,<sup>19</sup> Metropolitano, Ecuador, Guayaquil, Continental, Londres, Sucre, Granada. Con finalidad similar, aunque más hacia el centro de la ciudad, se ubicaron los hoteles Ritz y Chimborazo.<sup>20</sup> En este último se alquilaba una cama por 80 centavos,<sup>21</sup> así, los ferroviarios que no

<sup>17</sup> *El Social*, Riobamba, 20 de diciembre de 1913.

<sup>18</sup> Carlos Arturo León Romero, “La ciudad de Riobamba (Datos para una monografía)”, *Dios y Patria* (Riobamba), I Trimestre (1925) p. 187.

<sup>19</sup> En rigor *Posada California*, pese a algunas limitaciones, sería el primer “hotel” de la ciudad.

<sup>20</sup> En 1942, Julio Castillo Jácome publica su *Monografía de Chimborazo*. Tal año de edición pareciera alejarse del lapso que este trabajo pretende cubrir no obstante cabría mencionar que en él se da cuenta de cómo “Diariamente salen y llegan a esta ciudad los trenes mixtos (carga y pasajeros). Salen para Guayaquil a las 6 ¼ a. m. Para Quito a las 6 ½ a. m. Llegan de Quito a las 6 p. m. Y de Guayaquil a las 6 ½ p. m. de tal manera que quienes utilizan estos trenes para viajar tienen *necesariamente* (las cursivas me corresponden) que pernoctar en esta urbe para lo cual dispone de amplios y cómodos hoteles”. Julio Castillo Jácome, *op. cit.* Sobre las comodidades que ofrecían los hoteles de Riobamba, no podríamos sino aportar con información como la que trae un anuncio del Hotel Europa: “En este establecimiento, situado en la carrera “Veloz” a media cuadra de distancia del Parque “Maldonado”, se atiende con esmero, aseo y

disponían de mayores recursos económicos, optaban por compartirla con un compañero pagando 40 centavos cada uno y evitando la pernoctación en los vagones y locomotoras o en las cantinas y chicherías, negocios que tampoco tardaron en situarse en las proximidades de la estación.

Los trenes de pasajeros comenzaron a arribar los días lunes, miércoles y viernes. Estos retornan los martes, jueves y sábados proporcionando un servicio interdiario para el transporte de pasajeros mientras el de carga llegaba todos los días.<sup>22</sup> Las estaciones del ferrocarril no fueron simples terminales. En su interior y en sus afueras comenzaron a instalarse comerciantes ganaderos, puestos de venta de comidas sazonadas, vendedores ambulantes, etc. La oferta del tren dio lugar a un naciente turismo por lo que viajeros y comerciantes comenzaron a ocupar los andenes e instalaciones de la estación solicitando ubicación para sí mismos como para sus productos, mercaderías y otros embarques. Los espacios eran concedidos limitadamente dada la capacidad de carga existente. El costo de estos dependía de su ubicación en primera o segunda clase así como de las distancias a recorrerse.

La Estación se convierte también en punto de encuentro para los habitantes de Riobamba pues muchos, esperando la llegada del tren, acuden hasta ella en las llamadas *Tardes de Correo*: ocasión para retirar correspondencia o bien para departir con amigos y familiares.<sup>23</sup>

A medida que la Estación crece en importancia, crece también la preocupación de su Municipio y moradores por la apariencia que ésta presenta a quienes llega a la ciudad. Una de las

---

prontitud a las personas que concurran a él, ya sea en calidad de pasajeros, o como abonados. La alimentación muy buena, las habitaciones higiénicas y bien amuebladas y los precios módicos hacen que este hotel merezca la confianza del público". *Los Andes*, 19 de enero de 1917.

<sup>21</sup> Alfredo Maldonado Obregón, *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron, 1856 – 1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977, p.124. Los 80 centavos (un peso) equivalen al peso de ocho reales, moneda que se usó hasta antes de la implantación del sucre de cien centavos o diez "reales". Aunque para entonces ya no circulaban pesos, la voz peso continuaba en uso. Es probable que muchos cálculos monetarios aún hayan sido hechos en pesos. El sucre, como moneda oficial, fue adoptado en 1884.

<sup>22</sup> Una vez establecido el tráfico ferroviario hasta Riobamba las pequeñas locomotoras "MOGUL" comenzaron a mostrar sus insuficiencias para los requerimientos del servicio. Esto obligó a que la Compañía importase más unidades. Entre éstas se destacan las locomotoras "CONSOLIDATION" por su mayor potencia y capacidad de arrastre. Junto con las locomotoras se importaban vagones para carga, jaulas para ganado, plataformas, góndolas, coches de primera y segunda clase para pasajeros, vagones para equipajes y correo así como palas mecánicas y grúas. Alfredo Maldonado Obregón, *op. cit.*, p. 124 s.

<sup>23</sup> Esta costumbre desaparece cuando el ferrocarril deja de funcionar al ritmo de sus primeras décadas.



actas de las sesiones del Municipio recoge el planteamiento de un concejal preocupado porque la plazoleta de la Estación Ferroviaria, “la primera que se presenta a la vista del viajero, y que por lo mismo debe hallarse, si es posible mejor arreglada que las otras”, se está convirtiendo “en un lugar de verdadero peligro, por los huecos que han dejado las personas que de ella han extraído grandes porciones de tierra”. La petición de dicho concejal se cierra pidiendo “se impida este abuso” y que se autorice a los reparos y nivelación que el lugar requiere.<sup>24</sup>

### 3.4. Refuncionalización de algunos espacios: Transformación de plazas en parques

Al comenzar el siglo XX, Riobamba no cuenta con parques, algunas manzanas libres de construcciones sirven como plazas y plazoletas: La Catedral (Plaza mayor), San Francisco, San Alfonso, La Concepción, Santo Domingo y La Merced, las plazas; la del Rastro y Santa Rosa, las plazoletas.<sup>25</sup> En estos solares con piso de tierra tuvieron lugar las ferias, eventos en los que, a la vez que se suscitaban procesos de relaciones interétnicas, se expendían considerables cantidades de productos en diversos ramos, para el consumo interno así como para la reventa en otros lugares.<sup>26</sup> Conforme la ciudad incrementa sus obras de infraestructura y ornato, se procede a trasladar o a redistribuir las ferias en otros lugares. Los mercados, conocidos como “plazas”, al establecerse en otros sitios, adoptan nuevos códigos, en un proceso en el que los códigos preexistentes no desaparecen sino que conviven con los nuevos sin ser desplazados por completo.

Durante los años del período estudiado, en cuyo marco se deberán considerar las breves referencias sobre los principales parques de Riobamba, no se logra un uso completamente

---

<sup>24</sup> *Revista Municipal* No 380, año 24, 10 de febrero de 1910.

<sup>25</sup> Compañía Guía del Ecuador, *Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República*, Guayaquil, Talleres de Artes Gráficas de E. Rodenas, 1909, p. 424.

<sup>26</sup> El numerario que circula en cada sábado, pasa de los cincuenta mil sucres. En cuanto al capital en giro, para 1909, fecha de publicación de una de las principales fuentes consultadas, se presenta este dato: “...el capital mercantil en giro a la presente, se puede avaluar, sin incurrir en error, en *un millón doscientos mil sucres*, y la renovación anual de mercaderías en *cuatrocientos mil sucres*; aun cuando el catastro fiscal no da la suma indicada para el Comercio. Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p.415 s.

regulado de los espacios. Pese al afán por implantar un orden, el Municipio y la ciudadanía deberán enfrentarse a comerciantes y compradores quienes no siempre desarrollarán sus actividades en los lugares específicamente destinados a tal fin, como en el caso referido por una nota de prensa:

**Qué descuido.-** Causó muy mala impresión, el día domingo que se efectuó el match de foot ball, ver que las carnicerías sacaron a las aceras de las calles que rodean la Plaza “Sucre”, mesas forradas de latón, en las que exhibían unos borregos degollados, como para llamar la atención del público y *provocar* su compra. Esperamos que el Sr. Comisario Municipal tomará en cuenta esta indicación a fin de evitar que, en lo sucesivo, se repitan hechos que como el que acabamos de referir dan muy mala idea de la cultura de un pueblo.<sup>27</sup>

La plaza donde habrá de situarse el monumento a Maldonado, a más de perennizar la memoria de uno de los más ilustres hombres de Riobamba,<sup>28</sup> verá aumentada su importancia dado el hecho de que en su derredor se sitúan elementos como la Catedral y el Municipio. La insuficiencia de recursos económicos, si bien fue en desmedro del afán de mejorar la ciudad, llevó a encontrar formas de financiamiento como la expresada en una Ordenanza Reglamentaria sobre derechos aduaneros emitida en 1910 y encaminada a obtener recursos para la erección del monumento a Pedro Vicente Maldonado.<sup>29</sup> La mencionada disposición impone un tributo a cigarrillos y cigarrillos consignado mediante un timbre emitido para el efecto. El uso ilícito de estos timbres, de ser debidamente denunciado, será sancionado con multa y decomiso de mercancía dando derecho al denunciante, por sus ‘servicios’ a la mitad del tabaco decomisado. Las obras del

---

<sup>27</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916. la palabra en cursiva corresponde al original.

<sup>28</sup> A este fin, del cual se pueden colegir motivaciones ideológicas, se encaminaron también acciones tendientes a reconstruir la vida de Maldonado así como algunos aspectos no muy definidos de la historia de Riobamba. Una de ellas consistió en consultar a Federico González Suárez sobre la fecha de nacimiento de Maldonado. Esto se hace mediante carta suscrita por Octavio Mancheno en 1909. El Arzobispo, responde recomendando revisar en libros parroquiales y documentos de la Riobamba destruida en 1797. De publicaciones de *Los Andes* correspondientes a 1916 se colige que tal dato no pudo ser recabado.

<sup>29</sup> *Revista Municipal*, año 24, 14 de enero de 1910.

Parque Maldonado comienzan en 1911 y, en medio de las grandes vicisitudes colaterales a la I Guerra Mundial, se extienden hasta el 6 de septiembre de 1928,<sup>30</sup> fecha de su entrega formal. La estatua principal fue elaborada en Italia por Carlos Mayer, escultor quiteño.<sup>31</sup>

Frente a la Basílica del Sagrado Corazón de Jesús, advocación de Cristo a la que fue consagrada la República del Ecuador, se halló la plaza a denominarse Veloz, aunque durante seis años fue conocida como plaza Olmedo. Hacia fines de 1914, cuando estaba próxima la inauguración del templo mencionado, este espacio, del que se hacía uso para prácticas deportivas, se estableció como parque La Libertad en evocación del 11 de noviembre de 1820, primer pronunciamiento independentista de Riobamba. El diseño y la ejecución de esta obra correspondieron a Pablo Russo, arquitecto italiano.

Otro de los parques importantes de Riobamba es el Sucre, situado en el sitio de la antigua Plaza de Santo Domingo, también conocida como Plaza España. En 1913, con motivo de la inauguración del servicio de agua potable, se colocó en su centro la fuente de Neptuno, monumento que, pese a sus reiteradas destrucciones y restauraciones, se conserva hasta hoy como uno de los *íconos* de la ciudad. Los trabajos correspondientes estuvieron dirigidos por Antonio Russo y contaron con la participación los hermanos Tormen. Hasta 1919 acogía una feria que tenía lugar los sábados y servía, los restantes días, para el fútbol y otros juegos. El parque Sucre, ya con esa denominación y función, es inaugurado el 11 de noviembre de 1924.

Frente al parque Sucre, en sitio que anteriormente correspondiera al Convento de los Dominicos, se construye el edificio del Colegio Maldonado a partir de junio de 1921. La 'fábrica', palabra usual en la época, de este inmueble, contó con la participación de importantes nombres de la arquitectura de entonces: Hnos. Russo, Pietro Fontana, Natale Tormen, Cueva, Barahona, quienes, en las diferentes fases de construcción introdujeron algunas modificaciones al diseño

---

<sup>30</sup> Pedro M. Durini, *Ecuador Monumental y sus obras hermanas en América*, Quito, edición de autor, 1995, p. 51.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

neoclásico original de Juan Bosseti, arquitecto italiano. La inauguración del edificio tuvo lugar el 29 de junio de 1927.

El 21 de abril de 1922, con motivo del centenario de la independencia de Riobamba, se inaugura el parque 21 de abril situado en un extremo de la llamada “Loma de Quito”, lugar importante por su condición de mirador de la ciudad, por albergar un espacio cívico consagrado a la memoria de quienes participaron en la batalla de independencia de Riobamba y también por acoger en uno de sus costados algunos de los tanques con que la ciudad se abasteció de agua por algunos años. En un extremo de este parque está el busto de Juan Lavalle y una pirámide con las efigies de Antonio José de Sucre, Miguel de Ibarra más otras alegorías. Estas obras fueron realizadas en un lapso relativamente corto<sup>32</sup> por Manuel Eduardo Beltrán, Santos Rodríguez, Zoilo Valencia, Enrique Dedonato, Juan Rovira y los hermanos Tormen.

### **3.5. Obras de arquitectura religiosa**

La arquitectura religiosa, dada su razón de ser, exige insertarse, con depurada precisión, en una concepción orgánica de la arquitectura, una concepción determinada por la integridad formal y conceptual de los aspectos con que juega. En la construcción de un templo idealmente se espera que cada uno de sus elementos, sea arquitectónico, ornamental, funcional o de otra índole guarde absoluta relación con la arquitectura, con su proceso histórico, con la tecnología y materiales disponibles e ineluctablemente con los dictámenes litúrgicos y necesidades de control ideológico de quienes impulsan este tipo de obras. En las transformaciones urbanas experimentadas por Riobamba durante las primeras décadas del siglo XX tiene un lugar destacado la erección de torres, cúpulas y campanarios de sus templos, edificios de diversos estilos arquitectónicos pero signados todos por su pertenencia a la iglesia católica.

---

<sup>32</sup> La ordenanza para la erección de este espacio cívico es emitida el 19 de diciembre de 1921.

Entre fines del siglo XIX y mediados del XX se construyen algunos de los más importantes templos de Riobamba. De manera similar a lo registrado en otras partes del país, estos se levantan mediante mingas y el trabajo de obreros especializados.<sup>33</sup> Los fondos para estas obras se originaron en donativos, juegos, limosnas, ferias, torneos, cepos y negocios varios de los cuales se llevaron libros de cuentas muy detallados.<sup>34</sup>

La Catedral, en importante proporción, vuelve a erigir su espadaña con piedras talladas traídas desde la Riobamba destruida en el terremoto de 1797. Si bien este templo ha experimentado algunas intervenciones, para los fines de este estudio, aunque apartándonos del lapso considerado, cabe destacar la realizada por el sacerdote lazarista alemán Pedro Huberto Brüning en 1926. Para 1932 Brüning realizará los planos correspondientes a las plantas laterales así como algunos cortes y detalles orientados a su reconstrucción. En esta intervención Brüning añadirá remates neoclásicos muy semejantes a aquellos que existirían a principios del siglo XX.

La erección de un gran templo al que se le dará la categoría de Monumento Nacional da origen a uno de los más importantes y monumentales de Riobamba: la Basílica del Sagrado Corazón de Jesús. Esta se sitúa entre el límite suroriental de la ciudad de entonces,<sup>35</sup> muy próxima a una capillita cuyos orígenes se remontan a 1815 y cercana a barrios que entonces se presentan como alineaciones urbanas promisorias<sup>36</sup>. Su construcción, con planos de autoría del Hermano español Manuel Lecanda, se inicia en 1883, consume largos años y sufre interrupciones originadas en la falta de presupuesto las que serán atenuadas por gestiones de grupos como “un Comité

---

<sup>33</sup> Refiriéndose a la ‘fábrica’ de la Basílica, José Benítez nos habla de quienes participaron en ella: “Algunos de ellos entraron a trabajar y a aprender el oficio y a medida que avanzaba la obra se iban perfeccionando y de igual modo se iba incrementando el salario... Más de uno aprendió allí un oficio bien remunerado en la época y conoció el manejo de la herramienta adecuada a cada necesidad”. José Benítez, *La Basílica, 100 años de historia, personas, fechas, acontecimientos*, Cuenca, Ediciones Don Bosco, 1983, p. 9.

<sup>34</sup> Alfonso Cevallos Romero, *op. cit.* p. 39.

<sup>35</sup> Hacia fines del siglo XIX, para el inicio de la obra, se pensó en situarla en la “Loma de Quito”. Se desistió de esta posibilidad dado que este lugar entonces se hallaba muy distante de la parte poblada de la ciudad.

<sup>36</sup> Entre estos cabría destacar la ciudadela Bellavista, la misma que hacia los años 20 y 30 pretenderá situarse en el imaginario de riobambeños y visitantes como un ejemplo de urbanismo refinado para las familias más pudientes.

compuesto por señoras piadosas y entusiastas”.<sup>37</sup> Aún inconclusa, es inaugurada el 9 de junio de 1915. Su administración es responsabilidad de los jesuitas quienes cuentan también con la Capilla de San Felipe Neri, cuya fachada e interiores posteriormente serán objeto de remodelación.

La construcción de un templo no es un proceso que se desarrolle en pocos años, la historia del templo de San Alfonso, se remonta al siglo XIX, las obras de La Merced se iniciaron hacia 1901 pero solo concluyeron en 1950. La Concepción, de estilo neogótico, inició su construcción en 1891y, tras sufrir incendios y otros percances, se reedifica en 1916 su atrio con planos del español Román Lecanda mediante trabajos que se prolongan hasta 1927. Otros edificios religiosos fueron concluidos con mayor celeridad y menores dificultades, tal el caso de Las Carmelitas, construcción de diseño neoclásico, cuyos planos fueron realizados en 1926 por el Padre Brüning, a quien también corresponde el diseño de su altar mayor. Brüning tuvo importante participación en Capilla de las Madres Marianitas, obra iniciada en 1927 e inaugurada en 1930. Si bien nos apartamos del período considerado, cabe señalar que Brüning intervino también en la construcción del templo de La Dolorosa, obra para la cual concluye los planos en 1932, año en que se inician las obras respectivas. La erección de los templos de Riobamba, práctica común en este tipo de construcciones, tiene lugar, salvo en el caso de Las Carmelitas, frente a parques o plazas cuya amplitud permita apreciar con mejor perspectiva su relativa grandiosidad.

En cuanto a la arquitectura religiosa, cabe señalar el caso de una obra que no llegó a concluirse:<sup>38</sup> el Seminario Menor de Riobamba. El diseño de este centro de formación sacerdotal fue confiado en 1909 a Pedro Huberto Brüning. El mencionado sacerdote y arquitecto realizó los planos del Seminario y la Capilla en estilo gótico primitivo. El proyecto contemplaba la

---

<sup>37</sup> José Benítez, *op. cit.*, p. 12.

<sup>38</sup> *Los Andes*, en su edición correspondiente al 27 de marzo de 1923 informa de la construcción de un parque frente al cementerio, obra que tampoco llegó a hacerse realidad. El 1 de mayo de 1924 se publica en *La Razón* una nota de preocupación por el mejoramiento que precisa el cementerio.

construcción de un edificio de gran magnitud<sup>39</sup> del cual solo llegó a erigirse el ala derecha aunque sin su brazo correspondiente. Como seminario funcionó entre 1913 y 1917, año en que salen de Riobamba los Lazaristas, sus promotores. Entonces el edificio inconcluso queda abandonado. Suponemos que el lugar en que se halla lo que se alcanzó a construir entonces correspondería a las afueras de Riobamba.<sup>40</sup>

### 3.6. Los nuevos servicios públicos

Consustancial a los espacios urbanos es la concentración humana y la consecuente necesidad de proveer a los habitantes de servicios que satisfagan sus cada vez más complejos requerimientos. Tales servicios son parte del abastecimiento primario de la ciudad y ejercen una función medular en la configuración de las relaciones de poder local a cuya cabeza, en el lapso considerado, se halla el Municipio.

Conforme culmina el tránsito a la modernidad, proceso que en Ecuador se situaría entre mediados del siglo XIX e inicios del XX,<sup>41</sup> las formas en que Riobamba atiende a sus necesidades básicas van siendo consideradas como insuficientes o inadecuadas para una ciudad cuya población ha crecido y precisa estar mejor atendida como lo estarían ciudades de países con bases urbanas de mayor desarrollo. En este orden de ideas, realicemos una aproximación a las formas en que Riobamba, ya entrada en el siglo XX, supo abastecerse de agua, alumbrado y electrificación y de nuevos medios de comunicación.

---

<sup>39</sup> *Arte, diseño y arquitectura en el Ecuador, la obra del Padre Brüning, 1899-1938*, libro de Alfonso Cevallos Romero citado páginas atrás, reproduce en su página 178 una fotografía de la maqueta en la que se aprecian los alcances de este proyecto.

<sup>40</sup> Actualmente funciona allí la escuela La Providencia.

<sup>41</sup> Fernando Carrión, *Prólogo a Enfoques y estudios históricos, Quito a través de la historia*, varios autores, Quito, Dirección de Planificación del I. Municipio de Quito, Consejería de Obras Públicas y Transporte de Andalucía, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 1992, p.11.

### 3.6.1. De las acequias a las primeras obras de provisión de agua y alcantarillado.

La escasez de agua, como señalamos páginas atrás, fue un factor que dificultó un primer intento de establecer los talleres del ferrocarril en Riobamba. Las primeras locomotoras, cuyo movimiento se generaba con máquinas a vapor, requerían un abastecimiento de agua seguro y en grandes cantidades pero hasta 1913 Riobamba no dispuso de un sistema cabalmente adecuado para abastecer a su población de agua mínimamente apta para su consumo como tampoco de la infraestructura necesaria para conducir el líquido requerido por las locomotoras.

Desde vertientes situadas en puntos alejados de la ciudad el agua llega mediante acequias que van de norte a sur. El agua que por ellas corre no es abundante aunque en algunos sitios se precise de pequeños puentes para atravesarlas. Desde décadas atrás los barrios de Riobamba se proveen de agua mediante turnos fijados en los cuadros de distribución establecidos por el Municipio. Algunos moradores se abastecen del líquido abriendo acequias no autorizadas con los consecuentes perjuicios para otros vecinos. Para la distribución 'normal' las acequias cuentan con precarias compuertas cuya manipulación bloquea o permite el paso del agua. La forma de establecer estos turnos tampoco parece ser muy adecuada como lo revela un párrafo del acta correspondiente a la sesión del Municipio de Riobamba, registrada el 31 de enero de 1910:

El Sr. Inspector del Camal, por órgano de la Comisaría manifiesta la necesidad de emprender en algunas reparaciones de la Casa que se halla á su cuidado, y de que se aumente una hora más por día para el aseo de ella: se decide que el Sr. Comisario presente el respectivo Presupuesto, y considerando innecesario el aumento indicado, se resuelve más bien que, que las dos horas con que figura dicha casa, se asignen al Sr. Puyol que las pide por el Canon de Ordenanza, para que pueda emplear en el riego de su finca, después de aplicadas forzosa y diariamente el servicio de la Carnicería.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> *Revista Municipal* No 379, año 24, 31 de enero de 1910.



Las primeras esperanzas de contar con un sistema de agua potable se empezaron a tejer hacia inicios de siglo. Un fragmento del Mensaje Presidencial de Alfaro, correspondiente a 1901, refiriéndose a Riobamba, dice: “en breve, Riobamba gozará de agua potable”<sup>43</sup> aunque posteriores comunicaciones y documentos de Alfaro remitidos al Municipio de Riobamba<sup>44</sup> dejan entrever que entonces su optimismo fue un tanto desmedido.

Las acequias de entonces son ‘multifuncionales’. Sus aguas sirven para regar sembríos, para eliminar excretas o basura, para lavar ropa, para el aseo corporal, o aun para prácticas como la que permite quitar el amargor a los chochos.<sup>45</sup> El agua para beber, si ha de ser consumida por familias adineradas, proviene del Chibunga. Y llega en ‘puños’ o barriles cargados *a lomo de indio*<sup>46</sup> o de mula, y comprados a intermediarios. Los indios y quienes no pueden comprar esta agua, no tienen otra alternativa que beber de las acequias haciendo a un lado las inmundicias.<sup>47</sup> No existe un sistema adecuado de provisión de agua y tampoco otro que permita una higiénica eliminación de las aguas servidas. Las acequias de entonces sirven *para todo*, circunstancia que suscita algunas muestras de inconformidad como la expresada en una nota en la que se agradece al Intendente General de Policía “por las acertadas órdenes que ha impartido para que sus Agentes no permitan que las acequias de la población se conviertan en lavanderías públicas”. Quien suscribe tal nota añade que “El río Chibunga está cerca y a él deben marcharse los que destruyen canales y puentes con tan mala como desarraigada costumbre”.<sup>48</sup>

Un primer sistema de distribución de agua mediante tuberías es inaugurado el 29 de junio de 1913. Para el seguimiento de la distribución de agua potable, el Municipio cuenta con *Inspectores*

---

<sup>43</sup> Claudio Mena Villamar, *Ecuador a comienzos de siglo*, Quito, Abya - Yala, Letranueva, 1995, p. 104.

<sup>44</sup> Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>45</sup> La operación se consigue colocando los granos en un saquillo ralo y atando este a las orillas de cursos de agua como las acequias.

<sup>46</sup> Frase cuyo uso común parecería atenuar su fuerte carga peyorativa.

<sup>47</sup> Hugo Burgos Guevara, *Relaciones interétnicas en Riobamba*, Quito, Corporación Editora Nacional, Colección Quitumbe, 2ª edición, 1997, p. 127 s.

<sup>48</sup> *Revista Municipal* No 417, año 25, 19 de octubre de 1911.

*Plomeros* de cuyas acciones dan cuenta las actas de sesiones del Cabildo, documentos en que se cuestiona el modo en que se dispone sus recursos para la compra de sogas, jáquimas y forraje para los caballos en que estos funcionarios habrán de desplazarse por lo que se niega el pago de trabajos no autorizados.<sup>49</sup> No se requerirá, en cambio, de mayor discusión para tomar decisiones como la de asignar la provisión gratuita del líquido para ciudadanos como Gilberto Orozco,<sup>50</sup> “por los importantes servicios prestados a esta ciudad” así como a la Comunidad de las Conceptas en vista de la escasez pecuniaria de esta y otras congregaciones.<sup>51</sup>

La inauguración del servicio de distribución de agua destacada por diario *El Comercio* como lo único que “faltaba a la ciudad para convertirse en una de las principales de la República” mientras que “La canalización que aún le falta vendrá como consecuencia necesaria del buen servicio de agua”.<sup>52</sup> Los primeros proyectos orientados a superar esta carencia son de 1912 pero solo en 1917 se consigue que el Presupuesto Nacional contemple una asignación de recursos para este fin. En 1918 comienzan unos primeros estudios que buscan contribuir a la prevención de enfermedades como la tifoidea y la bubónica pero las obras tardan en iniciarse hasta 1925 y no son entregadas hasta 1930. Para 1925, no obstante, es posible abastecerse de agua “a discreción” por 50 centavos mensuales, a este fin los usuarios reciben llaves de “un octavo”.<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> “Niégase el pedido del Mecánico Daniel Badillo quien reclama se le mande a pagar dos sures por herrajes que, el Inspector Plomero Municipal hizo colocar en el caballo destinado a su servicio, i se ordena que se oficie a dicho empleado a fin de que, en lo sucesivo, omita aquel procedimiento, i solo previa orden del Jefe de la Oficina de Agua Potable, mande hacer trabajos de tal naturaleza.” *Revista Municipal*, No 569, 5 de mayo de 1916.

<sup>50</sup> Cosa que no debería sorprender si consideramos que fue Gilberto Orozco el empresario con quien en 1910 se contrata, por 430 mil sures, las obras para la provisión de agua potable para Riobamba.

<sup>51</sup> *Revista Municipal*, No 596, 10 de mayo de 1916, Biblioteca Municipal de Riobamba. El caso de las conceptas es en verdad llamativo. *Visita al convento de las madres conceptas*, información publicada años después, presenta reveladores datos sobre la pobreza de esta orden religiosa. Así, describe la celda de la Madre Carmen Borja, hermana de Mariano Borja “de distinguida familia riobambeña”, en el claustro llamada *Delia de los Angeles*: “...una deteriorada cama cubierta con una jerga como frazada que es la que sirve de abrigo a la religiosa, rodeada de una estera, simulando toldo, un cajón, encima del cual vimos una vasija de barro, llena de agua, tapada con un plato del mismo material, un *pilche* con dos pedazos de jabón negro y en el suelo una batea, constituían el confort de la espantosa estancia, en la que apenas cabe una persona de baja estatura” La nota refiere también otros detalles del “vetusto y desmantelado caserón” y de cómo unas religiosas se acercaron con el rostro cubierto por un velo negro en tanto que otras “huyeron despavoridas” *Los Andes*, 12 de enero de 1920.

<sup>52</sup> *El Comercio*, Quito, 29 de junio de 1913.

<sup>53</sup> Carlos Arturo León Romero, *op. cit.* p. 191.

### 3.6.2. De los candiles, velas de sebo y faroles a los primeros focos eléctricos

Hasta inicios del XX Riobamba, como otras ciudades ecuatorianas, se alumbraba con candiles, velas de sebo, antorchas y otros medios anteriores al empleo de la luz eléctrica. En febrero de 1889 se emite una ordenanza para la instalación de faroles norteamericanos de petróleo, servicio que sería cancelado por los usuarios de acuerdo a su “posición social”. A este fin se establecen cuatro grupos y se determina que el servicio no será proporcionado en noches de luna.<sup>54</sup> Para el 24 de agosto de 1894 se firma un Contrato de Instalación de alumbrado eléctrico para Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba y Loja.<sup>55</sup> Las primeras instalaciones de Riobamba se realizan en 1902 pero aún se acude a formas anteriores de obtener luz artificial.

Los servicios públicos entonces no son proporcionados por entidades del Estado sino por empresas o individuos particulares. Esto explica que la ciudad de Riobamba haya contado con energía eléctrica proporcionada por proveedores como Alberto Rhor, hacia 1908, por la *Riobamba Electric Light & Power Company*, empresa norteamericana, hacia 1910 o por la Empresa Dillon Robalino hacia 1918. El Municipio, ente encargado de la recaudación de cobros por servicios públicos, frecuentemente exhorta a que estos sean cancelados por los beneficiarios en avisos en los que “para evitar un bochorno” pide en 1915 la cancelación del Alumbrado Público y Agua Potable correspondiente a 1913 y 1914 señalando que de no cubrirse con estos pagos publicará los nombres de los morosos y procederá al cobro “haciendo uso de la jurisdicción coactiva”.<sup>56</sup>

En 1911 se instalan focos de arco de vapor de mercurio. Este recurso ofrece una mejor calidad de alumbrado. El servicio eléctrico comienza a ser ofrecido a la ciudadanía mas no todas las

---

<sup>54</sup> Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>55</sup> Pese a la firma de este contrato en 1894, las instalaciones no se hacen efectivas sino años más tarde: Loja inaugura su alumbrado eléctrico el 1 de abril de 1899. En el caso de Guayaquil, el 5 de septiembre de 1894, se autoriza a Manuel de J. Alvarado para proveer de alumbrado a dicha ciudad pero para 1901, siete años después, allí se inaugura un servicio de alumbrado al que bien podríamos considerar retrógrado dado que funciona a gasolina. Varios autores, *op. cit.* varias páginas.

<sup>56</sup> *Revista Municipal*, No 531, 5 de julio de 1915.

familias tienen posibilidad e contar con él. Su costo no es alto pero las escasas posibilidades económicas de muchos posibles usuarios con frecuencia conspiran contra la posibilidad de contar con el novedoso servicio. Durante algún tiempo los más pobres continuarán alumbrándose con velas de sebo, candiles y otras fuentes similares.<sup>57</sup>

La provisión del servicio de energía eléctrica para Riobamba está dada en base a acuerdos entre proveedores particulares como los mencionados y el Municipio, así, cuando Dietrich vende la planta en 1917 el Municipio mantiene un contrato con una nueva empresa llamada *La Hidroeléctrica*.<sup>58</sup> A comienzos de 1928 ésta volverá a cambiar de propietarios y comienza a proporcionar el servicio durante el día, entonces la energía eléctrica deja de ser un simple sinónimo de *luz* para integrarse a las actividades productivas de la ciudad.

Desde 1917 funciona la fábrica textil El Prado, de propiedad de los hermanos Cordovez, empresarios que habrán de propiciar algunos hitos en el desarrollo económico y cultural de Riobamba<sup>59</sup> como cuando en 1923 construyen una nueva planta eléctrica.<sup>60</sup> Esta es vendida en 1928 a EMELEC INC, empresa que ejercerá durante un tiempo el monopolio de la energía eléctrica en Riobamba. Los primeros medidores de energía eléctrica, una vez que su provisión y sistema de cobro se han perfeccionado, son instalados en 1925 “a las personas que los soliciten”. Anunciando que las tarifas y demás condiciones del servicio serán las mismas de la “QUITO ELECTRIC LIGHT & POWER CO.” de Quito.<sup>61</sup>

Hacia fines de los años veinte existe una planta generadora en Cubijíes, población cercana a Riobamba. El acumulador de esta planta se localizó en los predios del actual mercado de San

---

<sup>57</sup> Información proporcionada por Gerardo Astudillo, n. 1908.

<sup>58</sup> *La Razón*, en su emisión del 7 de mayo de 1924 publica el Aviso judicial de formación de tal empresa aunque suponemos que venía funcionando desde antes pues el 29 de junio de 1922 *Los Andes* recoge un aviso de esta empresa promoviendo la compra de sus acciones recibiendo como parte de pago acciones de la Empresa Popular de Riobamba.

<sup>59</sup> De hecho, ellos son los fundadores de El Prado, primera radiodifusora del país, inaugurada en 1929.

<sup>60</sup> Antes de esto solicitaron la venta de “85 postes de eucalipto maduro” para la instalación de una planta eléctrica para su fábrica de tejidos. *Los Andes*, 7 de febrero de 1910.

<sup>61</sup> *La Razón*, 1 de enero de 1925

Alfonso y fue desmontado en un momento en que la ciudad comenzó a crecer hacia ese sector. Empresas como las mencionadas no fueron las únicas que proveyeron de energía eléctrica a Riobamba, en medio de dificultades para competir con empresas más poderosas quedaron en el camino organizaciones como la *Empresa Popular de Luz y Fuerza del Chimborazo*<sup>62</sup> o la *Eléctrica Popular*, entidad de la que el Municipio de Riobamba fue accionista.

### 3.6.3. Nuevas formas de comunicación

Los nuevos sistemas de comunicación ocupan un lugar destacado entre las novedades con que Riobamba empieza el siglo XX. La provincia de Chimborazo cuenta desde 1884 con una primera línea telegráfica.<sup>63</sup> La importancia de este medio se prolonga por décadas<sup>64</sup> sin verse demasiado opacada por los avances del desarrollo tecnológico correspondientes a la instalación de las primeras líneas telefónicas. Su operación y puesta en funcionamiento fueron de tipo ‘artesanal’ pero facilitaron sensiblemente la comunicación a grandes distancias.

La primera Compañía Telefónica que se instala en el país data de 1903.<sup>65</sup> Riobamba contaría ya para 1908 con el servicio proporcionado por la *Compañía de teléfonos de larga distancia*, entidad que anuncia así las bondades de su servicio:

#### **Hola!! Riobamba!**

El servicio de teléfonos de larga distancia está ahora establecido entre Quito, Riobamba y lugares intermedios.

---

<sup>62</sup> Empresa que en su intento por funcionar hizo especiales progresos en la provisión del servicio, por ejemplo estableció convenios con empresas como la Alzamora & Falconí para el suministro de focos de diez bujías por cuyo uso cobraba sesenta centavos mensuales o por un año en 16 sucres. *Los Andes*, 10 de diciembre de 1919.

<sup>63</sup> Julio Castillo Jácome, *Monografía de la Provincia de Chimborazo en 1942*, Talleres gráficos de la Editorial Progreso, Riobamba, 1942.

<sup>64</sup> Buena parte de las comunicaciones remitidas al Municipio de Riobamba entre 1901 y 1920 está dada por los telegramas. Los mensajes telegráficos, como impulsos eléctricos, llegaban hasta la terminal correspondiente y eran transcritos en formularios adecuados para que puedan ser leídos por los destinatarios.

<sup>65</sup> Varios autores, *op. cit.* varias páginas.

No se puede apreciar la importancia y conveniencia que ofrece un buen servicio de teléfonos a larga distancia hasta que no se haya tenido ocasión de usarlo.

El poder conversar con un amigo que se encuentra a gran distancia, el poder oír y reconocer su voz cual si estuviese cerca de uno, el poder hablar y hacer transacciones clara y distintamente a una distancia de ciento ó doscientas millas, es apreciado solo después de haber experimentado esta satisfacción.<sup>66</sup>

Una mayor difusión de la telefonía en Riobamba tiene lugar en 1916, año en que José M<sup>a</sup> Falconí se compromete con el Municipio, “a proveer a la ciudad de una instalación telefónica, bajo condiciones convenientes” por una pensión de cuatro sucres mensuales.<sup>67</sup> Para 1917 el contrato suscrito con Falconí queda sin efecto pero la ciudad cuenta con teléfonos para 1919 una vez que se aprueba una ordenanza encaminada a que el Municipio instale su propia planta telefónica. La cobertura de estas primeras instalaciones posibilita ofrecer el servicio para 150 abonados. El reglamento de operación acordado por la Municipalidad emitido hacia abril de 1919<sup>68</sup> establece que la dirección técnica y administrativa del servicio telefónico estará a cargo de la Comisión de Hacienda del Concejo Municipal siendo la totalidad de las instalaciones, inclusive los aparatos, de propiedad municipal. El sistema telefónico de entonces funciona con operadores obligados a desarrollar su trabajo con discreción evitando, por disposición reglamentaria, escuchar las llamadas de los abonados o respetando curiosas disposiciones como la que establecen la obligatoriedad de ofrecer el servicio todas las veces que este sea requerido pues “No hay, para el empleado que atiende el cuadro de llamadas, abonado impertinente”.

---

<sup>66</sup> *El Comercio*, Quito, 31 de noviembre de 1908.

<sup>67</sup> Para 1922, según se ve en Ordenanza Municipal del 7 de julio de ese año, el costo ha variado: la instalación cuesta diez sucres y el servicio, junto con el alquiler del aparato, 3 sucres mensuales. La reinstalación cuesta 5 sucres, quien suscriba contrato deberá firmar un recibo por el aparato pues este, como sabemos, es de propiedad del Municipio.

<sup>68</sup> *Revista Municipal*, No 572, 14 de abril de 1919.

En medio de dificultades el servicio telefónico se expande paulatinamente hacia poblaciones cercanas como Ambato, Guaranda, Alausí,<sup>69</sup> Chambo y Guano.<sup>70</sup> Durante el tiempo en que este servicio existió su administración afrontó constantes problemas tales como la falta de insumos, el robo de materiales<sup>71</sup> o la incapacidad de incrementar el número de abonados. Algunos sectores, inconformes con esta situación, hasta proponen subastar la provisión del servicio.<sup>72</sup> Durante dos décadas Riobamba cuenta con telefonía ofrecida por el Municipio pero la calidad de ésta no llega a ser óptima, circunstancia que, sumada al rápido envejecimiento sistema, dará lugar a su desaparición y reemplazo. Hacia 1925 el servicio telefónico aún es ofrecido por el Municipio para las llamadas locales mientras las llamadas a largas distancias son ofrecidas por una entidad adscrita a la compañía de ferrocarriles.<sup>73</sup>

Los años en que el tren es un factor de importancia para el ejercicio económico de Riobamba corren paralelos a un período en el que la imagen de la ciudad cambia en modo considerable por la construcción de viviendas, edificios, templos, parques y otros referentes urbanos. En estos hechos el Municipio tiene una importante participación aunque a costa de establecer medidas de exclusión, casi con carácter punitivo, para lograr un cambio considerado como elemento de progreso al propender a eliminar de la ciudad todo cuanto pudiera evocar los ambientes rurales. Consecuencia de estos cambios es el hecho de que algunos de los espacios físicos de Riobamba, al ser refuncionalizados, establecen nuevas lógicas de circulación y aun de distinción entre los diversos grupos sociales presentes en la ciudad. La importancia del período considerado, por los cambios morfológicos que experimenta Riobamba, radica en su valor de período de consolidación de la base urbana, fenómeno sensiblemente potenciado por la paulatina incorporación de modernos servicios públicos a la vida diaria de la ciudad como elementos de modernización.

---

<sup>69</sup> *Los Andes*, 6 de agosto de 1919

<sup>70</sup> *Los Andes*, 29 de agosto de 1919

<sup>71</sup> *Los Andes*, 20 de junio de 1919

<sup>72</sup> *Los Andes*, 19 de febrero de 1921.

<sup>73</sup> Carlos Arturo León Romero, *op. cit.* p. 192.

## CAPITULO CUATRO

### **Prácticas de la cotidianidad: continuidades y rupturas**

El presente capítulo se propone enfocar la cotidianidad de Riobamba considerando un conjunto de prácticas diarias y repetitivas que se ven modificadas en un tiempo en que el país vive un proceso de modernización fomentado por el tipo de estructura dominante. A este fin se considerarán algunas ‘novedades’ que suscitan cambios en la vida diaria de la ciudad. El tratamiento de las prácticas escogidas no es exhaustivo ni demasiado minucioso, busca más bien invitar al conocimiento de algunos usos y modos de vida en el período considerado, en el marco de una lógica local de la modernización sin descuidar las acciones del Municipio como principal ente de poder local, la entrada en funcionamiento del ferrocarril, las transformaciones urbanas y los progresos en materia de transporte y comunicaciones. En tal propósito presenta una breve caracterización de algunas prácticas destacando su valor revelador de transformaciones en el carácter de los protagonistas urbanos en el contexto de las nuevas representaciones que la ciudad, sus hábitos, espacios y procesos comunicativos suscitan en el imaginario colectivo.

#### **4.1. De los arrieros a los primeros transportes.**

Hasta antes de la entrada del funcionamiento del ferrocarril, el tránsito de personas así como el transporte de animales, alimentos, mercaderías y noticias, en la mayor parte de las etapas del viaje, no fue sino ‘pedestre’. Los desplazamientos a través de la cordillera tenían lugar mediante cargadores indígenas<sup>1</sup> obligados en el marco de lo que fue la mita. Contra la posibilidad de que los carruajes fueran empleados conspiraba el desconocimiento de la rueda en el espacio andino



precolombino, las prohibiciones retrogradadas de la reglamentación colonial<sup>2</sup> y las anfractuosidades de una topografía especialmente áspera, superable solo al costo de construir costosas carreteras, dificultades a las que cabría contraponer la posibilidad de disponer de indios a los que se podía movilizar en masa para el transporte<sup>3</sup>. Así, para el desplazamiento interregional, el empleo de mulas no introdujo cabalmente una ruptura en el modo, las cantidades y la velocidad de transporte como lo fue, para la costa, el desarrollo de la navegación fluvial a vapor y, para la integración entre costa y sierra, la entrada en funcionamiento del ferrocarril trasandino, especialmente, durante las primeras décadas del siglo XX.

Unos pocos carruajes, en turnos probablemente regulares, cubrían las ásperas e incipientes rutas que conectan a Riobamba con ciudades y poblaciones cercanas como Ambato o Guano.<sup>4</sup> Solo personas con cierto poder económico viajaban a conocer enclaves más alejados. Para los demás aquellos se mostrarían siempre ignotos y evanescentes, más propios de una esfera imaginaria que de una posibilidad próxima. Si algún viaje inevitable se presentaba, es de pensar que éste bien habrá tenido la consideración de *mal necesario* que a veces se precisaba enfrentar a costa de penosos sacrificios personales. Mientras tanto, continúan llegando y partiendo, si bien en

---

<sup>1</sup> Una modalidad especial de estos desplazamientos, si bien marginal, se denominó *quando* y consistía en el transporte de grandes cargas en andas sobre los hombros de indios, únicos *guanderos* en el país.

<sup>2</sup> En el sentido de prohibir la existencia de carruajes en todas las “Indias”. Antonio Borrero Veintimilla, *Geografía Económica del Ecuador (la economía ecuatoriana)*, Cuenca, Publicaciones de la Universidad de Cuenca, 1974, p. 544, citado por Jean Paul Deler, “Ecuador del Espacio al Estado Nacional”, (*Genese de l’Espace Equatorien*) trad. Federico Yépez Arboleda, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 192.

<sup>3</sup> “Todavía en 1925 la todo el equipo destinado a la central eléctrica de Cuenca fue transportado, a lo largo de 150 kilómetros, por tres mil indios cuyos sobrevivientes no fueron siquiera remunerados”. Oswaldo Albornoz, *Las luchas indígenas en Ecuador*, Guayaquil, Editorial Claridad, 1976, p. 80, citado por Jean Paul Deler, *op. cit.*, p. 192.

<sup>4</sup>El Mensaje Presidencial de Eloy Alfaro en 1901, en la parte en que se refiere a la provincia de Chimborazo y su capital Riobamba señala: “hállase adelantado en gran parte el camino de Pallatanga, vía tan necesaria para la costa. Se ha extendido una carretera hacia Guamote y, en breve, Riobamba gozará de agua potable”. El optimismo de Alfaro, especialmente en lo relacionado con el agua potable, es acaso desmedido, pero, en cuanto a vialidad, las líneas citadas ponen en evidencia la necesidad cada vez más sentida de tender vías para la integración de un país cuyas regiones solo se comunicaban gracias al penoso trajinar de arrieros y caminantes. El fragmento transcrito corresponde a Claudio Mena Villamar, *Ecuador a comienzos de siglo*, Quito, Abya - Yala, Letranueva, 1995, p. 104.

proporción decreciente, los arrieros,<sup>5</sup> principales proveedores de mercaderías y noticias para los pueblos visitados.

En la primera década del siglo XX los automóviles aún no llegan a Riobamba. Durante sus años la ciudad todavía conservará un ritmo de vida relativamente calmo, salvo en las proximidades de la estación del ferrocarril. En cuanto el ferrocarril comienza a operar la estación congrega a curiosos de toda edad y a personas que aguardan la llegada de los viajeros, acaso amigos o familiares. El tren, quizá la mayor novedad del período considerado, no solo trae ruido, humo y vibración del suelo. Sus vagones transportan un cargamento que habrá de incidir en la definición de una época: la de la llegada de las “novedades” europeas y norteamericanas: los tranvías y los automóviles, las modas exóticas y las bebidas sofisticadas, el cinematógrafo, o las ‘vistas’ como se las llamaba popularmente<sup>6</sup> entre otras novedades a las que cabe añadir las primeras instalaciones de luz eléctrica, agua potable, teléfonos, entre otras obras de desarrollo urbano.

Al comenzar el siglo XX nos hallamos frente a una ciudad cuyos habitantes, cuando les es posible, se sirven de las grupas de caballos, asnos, acémilas y mulas,<sup>7</sup> transportes para cuya manutención inclusive existieron establos públicos, los que desaparecieron a medida que la ciudad precisaba contar con transportes más eficientes.

En 1908 se firma un contrato para que en tres años se construyan las obras necesarias para tranvías destinados a atravesar de norte a sur las calles 10 de Agosto, Congreso Constituyente (1ª Constituyente), Veloz y, de este a oeste, la Bolívar (Espejo) y Sucre (España) Hacia la segunda década se instalan unos vagones cuyo desplazamiento no se lograba a partir de energía eléctrica sino por mulas. La precariedad de este transporte explica el que no haya llegado a funcionar por

---

<sup>5</sup> “La arriería subsiste aún, no obstante el contrapeso que le ha hecho el ferrocarril.” Compañía Guía del Ecuador, *El Ecuador, Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República*, Guayaquil, 1909, p.415. En cuanto a medios de transporte, para 1909, año de publicación de la Guía, se menciona: “ferrocarril, coches, carretas, acémilas, caballos, bueyes y asnos.” p. 416. Algunas de estas formas de movilización, pese al funcionamiento del tren y la progresiva llegada de camiones y otros automotores, se mantuvieron, aunque cada vez en menor cantidad, hasta mediados del siglo XX.

<sup>6</sup> María Antonieta Vásquez, *Familia, costumbres y vida cotidiana a principios del siglo XX en Nueva Historia del Ecuador*, T. 9, p. 232 s.

<sup>7</sup> Muchas de las sastrerías, incluso en 1925, ofrecen la venta y confección de pantalones para montar.

muchos años: en 1918 se dispone su supresión pues su utilidad es mínima frente a sus grandes desventajas: un alto costo de operación y un funcionamiento irregular dado que las obras necesarias no llegaron a completarse. Años después, en 1927 se propone la instalación de tranvías eléctricos pero el proyecto no llega a realizarse dados los altos costos requeridos.

Durante las primeras décadas del siglo XX el número de automóviles que circulan en Riobamba no es elevado. Algunas de las unidades existentes pertenecen a las *Agencias* que comienzan a instalarse desde la segunda década. En 1916 funciona la *Agencia* de automóviles Ford, la que ofrece sus servicios para viajes dentro y fuera de la ciudad.<sup>8</sup> Para 1917 funciona la *Agencia* de Juan Teófilo Moreano quien espera a viajeros o paseantes en la Plaza de Santo Domingo (Posteriormente Parque Sucre) para viajes a pueblos vecinos por un “valor convencional”.<sup>9</sup> Para 1918 opera la *Agencia* de Coches La Rápida<sup>10</sup> con servicios similares a los ofrecidos por las otras firmas. A partir de ese año se incrementa el número de *agencias* así como el de automóviles de propiedad de particulares. El transporte público registra un hito importante cuando en 1924, por iniciativa de la Sociedad Bancaria de Chimborazo se instala la Compañía Nacional de Transportes. Entonces comienzan a desplazarse algunos camiones y autobuses que conectan a Riobamba con algunas parroquias y poblaciones siendo los viajes más extensos los que la conectan con Ambato. En ese mismo año el Municipio decide la compra de un automóvil para el desplazamiento de sus funcionarios pues los gastos para su mantenimiento corresponden a lo que se gastaría en dos caballos. También se compra un camión Ford para irrigar las calles, entonces polvorientas. La inauguración del servicio de ómnibus que recorrerá permanentemente toda la ciudad se anuncia a inicios de 1925.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> *Los Andes*, 24 de noviembre de 1916.

<sup>9</sup> *Los Andes*, 12 de noviembre de 1917.

<sup>10</sup> *Los Andes*, 22 de julio de 1918.

<sup>11</sup> *Los Andes*, 3 de enero de 1925. Según otras fuentes el primer bus que sirve a Riobamba es el “Mery”, pero para esto habrá que esperar a 1935.

El desarrollo de la transportación en Riobamba es un proceso que obliga a atender nuevas necesidades, por ejemplo la de contar con un reglamento de tránsito a fin de prevenir accidentes,<sup>12</sup> en tal razón, para 1920, se emiten unas primeras disposiciones.<sup>13</sup> Otros requerimientos, en cuanto a insumos y repuestos serán cubiertos por los florecientes comercios. Entre las marcas más frecuentes en anuncios de prensa de la época están los neumáticos Miller,<sup>14</sup> las llantas Michelin “Francesas”<sup>15</sup>, o la Gasolina y Kerosene marca Chimborazo.<sup>16</sup> Paralelamente las calles de Riobamba reciben nuevos vehículos: motocicletas Harley Davidson<sup>17</sup> o motos y bicicletas marca Indian, un muestrario de las cuales se habría exhibido en “la acreditada Botica La Cruz Roja”.<sup>18</sup>

#### 4.2. Crecimiento de las actividades comerciales

Si bien la vigencia del sistema político liberal proporciona mayores garantías a los comerciantes para el desarrollo de sus operaciones al iniciar el siglo XX la actividad comercial que se registra en Riobamba no es especialmente intensa. No es mucho lo que se puede comprar y es bajo el nivel de circulante en manos de la población, escasez que afecta especialmente a los grupos más pobres. Las actividades *comerciales* se orientan especialmente a la venta de comestibles y objetos de uso diario. El vestido, algunos muebles, los utensilios de cocina y otros bienes materiales son de confección casera o bien encargados o comprados a artesanos del ramo que se precise.

---

<sup>12</sup> *Los Andes*, 1 de diciembre de 1919.

<sup>13</sup> Carlos Ortiz Arellano, en diálogo personal, informa que para 1920 se emitieron regulaciones para motocicletas, automóviles y otros vehículos. Entre estas se determinaba la obligatoriedad del uso del silenciador.

<sup>14</sup> *Los Andes*, 21 de septiembre de 1918.

<sup>15</sup> *Los Andes*, 17 de febrero de 1920.

<sup>16</sup> Anuncio publicado en *El Telégrafo*, Guayaquil, 26 de mayo de 1924. Anteriormente se expendía en Riobamba gasolina marca Wico. *Los Andes*, 1 de enero de 1920.

<sup>17</sup> El 28 de mayo de 1919 se anuncia la rifa de una motocicleta Harley Davidson en fecha a fijarse. Para el 3 de agosto del mismo año se solicita a quienes hayan comprado billetes para tal fin se acerquen a recibir el dinero correspondiente en la Comisaría Municipal. *Los Andes*.

<sup>18</sup> *Los Andes*, 26 de abril de 1920.

La provisión de materias primas para estos y otros trabajos no siempre es un requerimiento que se satisfaga de forma fácil o inmediata. Algunos objetos, ya elaborados, son comprados en las ferias. Ocasionalmente se adquieren mediante trueque. Mientras el ferrocarril no dinamiza la economía de la zona y redefine el intercambio interregional, la cantidad de bienes que se puede comprar es limitada. Los productos alimenticios que se consumen generalmente son de la región, salvo algunos que, viniendo de clima cálido, se puedan preservar por algún tiempo sin peligro de que se malogren. El consumo de estos últimos, de todas formas, no se generaliza sino años después. Los bienes suntuarios comenzarán a llegar en cantidad considerable con la entrada en funcionamiento del ferrocarril

Conforme avanza el siglo, Ecuador, como otros países latinoamericanos, recibe oleadas de europeos y orientales que abandonan sus tierras, buscan formas de sobrevivir y terminan asentándose en las ciudades que los acogen. La actividad comercial de Riobamba se ve dinamizada por la llegada y establecimiento de comerciantes ‘turcos’, árabes, chinos, sirios, italianos y otros.<sup>19</sup> El surgimiento de una clase de comerciantes importadores contribuyó a este ensanchamiento comercial con importantes niveles de incidencia en los montos del capital circulante en esos tiempos.<sup>20</sup> Esto dio lugar a un notable aumento en el número de bazares, almacenes, abacerías y otros comercios. El crecimiento económico posibilita que algunos banqueros, exportadores, comerciantes y latifundistas; en general individuos representantes del capital financiero, inviertan

---

<sup>19</sup> Para 1909 la *Guía del Ecuador* informa de la existencia en Riobamba de “Colonias de extranjeros italianos, franceses, sirios, libaneses (“turcos”)”. Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p. 438. Considérese también la presencia de judíos. En las primeras décadas del s. XX la presencia de comerciantes extranjeros en Riobamba es más que evidente, basta revisar los apellidos de algunos: Abedrabo, Aboba, Antón, Assad, Avegno, Baduy, Barakat, Barcelona, Bataglia, Bucarán, Bumacher, Dahik, Dassum, David, Eljur, Elmir, Escalpeti, Farah, Hanna, Hessni, Iza, Koura, Massuh, Mazur, Mucarsel, Muchawar, Musello, Nassur, Ramia, Rephani, Russo, Salem, Salomón, Scalzulli, Schneiwind, Sghirla, Torbay, Torme, Tormen, Touma, Wated, Yunez...

<sup>20</sup> En Guaranda, se informaba en 1905 que “seis nativos de Turquía han abierto almacenes donde ejercen el comercio”,<sup>20</sup> y en el mismo año, en Riobamba, había una “plaga” de árabes, chinos e italianos que hicieron una competencia monstruosa y abrumadora al comercio establecido en plazas, calles y caminos vendiendo toda clase de mercaderías sin excepción de ninguna, por la mitad del precio de la plaza” Hernán Ibarra, *Ambato, las ciudades y los pueblos en la sierra central ecuatoriana (1880 – 1930* en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Ciudades en los Andes, visión histórica y contemporánea*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1992, p. 270 s.

en la creación de muy rentables compañías proveedoras de servicios públicos.<sup>21</sup> Estos inversionistas, en muchos casos, son locales. La irrupción de capitales extranjeros es mínima y su incidencia solo será decisiva años más tarde.<sup>22</sup>

Las actividades bancarias, una vez que culmina una serie de intentos fallidos por establecer instituciones de esa índole en Riobamba, encuentran el terreno abonado para el desarrollo de sus labores. Anteriormente existieron oficinas, casas y personas que, contra la entrega de prendas,<sup>23</sup> especialmente joyas, ofrecían préstamos, ejercían representaciones, desarrollaban actividades judiciales, etc. Algunas se anunciaban como Empresas Mercantiles, tal el caso de la sustentada por “José María Falconí”, presente en más de una ciudad. Su entidad, se informa, cuenta con secciones comerciales, bancarias y un departamento legal. Establecimientos como estos compran y venden productos agrícolas, para la construcción, combustibles, etc.; giran cheques, libranzas, pagarés, ofrecen créditos, etc.. Sus departamentos legales se encargan de afrontar defensas, receptor poderes y ejercer diversas acciones judiciales.<sup>24</sup>

Hacia 1921, José María Cordovez y Luis Eduardo Game, con un capital de 40.000 sucres, establecen una firma bancaria, la misma que inmediatamente ofrece sus servicios a sectores agrícolas, comerciales y aun industriales. Este buen desempeño permite a esta firma conseguir la Agencia del Banco del Ecuador, institución creada en 1869. Posteriormente establecen representaciones en Riobamba el Banco Comercial y Agrícola y el Banco del Descuento, entidad que alcanza que casas bancarias de Quito como El Banco del Pichincha y la Sociedad de Crédito Internacional, le confíen su representación.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Enrique Ayala Mora, *op. cit.* p. 55 s.

<sup>22</sup> Enrique Ayala Mora, *Ibidem* p. 67.

<sup>23</sup> Para establecer casas de préstamo, como para casi todo, se precisaba contar con autorización otorgada por el Concejo Municipal. Un documento relacionado con este asunto, suscrito por J. Vicente Romero en 1915 solicita tal autorización. Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>24</sup> *Los Andes*, 12 de noviembre de 1917.

<sup>25</sup> Guillermo Hernández Cevallos, Investigador, *El Banco Central del Ecuador en Riobamba*, 1989. p. 38 s.

La firma Bancaria Cordovez-Game llega a ofrecer créditos a sus clientes y a la vez obtiene aportes significativos de la Sociedad General de Crédito Comercial, Bank of Spanish America, Mercantil Overseas Corporation, Unión Bancaria y La Previsora. En este apogeo sus directivos proyectan conformar la Sociedad Bancaria de Chimborazo para lo cual proponen a capitalistas de Riobamba, Quito y Guayaquil la suscripción de acciones, propuesta que recibe atención favorable.<sup>26</sup> La Sociedad Bancaria de Chimborazo entra en funcionamiento el 15 de marzo de 1922,<sup>27</sup> su nivel de solvencia y progreso da lugar a la construcción de su propio edificio con características monumentales y a que establezca una sucursal en Guayaquil en 1924.

El Banco de los Andes, entidad que se anuncia como “el primer banco establecido en la provincia”<sup>28</sup> se instala en 1922. El proceso correspondiente a este fin no encuentra obstáculos significativos y logra captar a suscriptores de las acciones para la cobertura de un millón de sucres, monto del capital propuesto.<sup>29</sup> Pese a este buen inicio, para 1923, por problemas en su administración, incluida la renuncia de su gerente, Los Andes cierra sus actividades financieras.<sup>30</sup>

El comercio, estimulado por la presencia de los bancos, se incrementa. Entonces es práctica común la existencia de almacenes en los que se venden productos de numerosos y muy variados ramos,<sup>31</sup> Tal es el caso, de *Pino Hermanos, La Casa Francesa, E. Paltán Jácome i Cía o Bazar Parisièn de Higinio Navarrete G.* En *Pino Hermanos*,<sup>32</sup> se vende “camas de fierro y de metal, sillas de Viena, americanas y muebles de toda clase, papelería, libros en blanco, útiles de escritorio, papel para entapizar, barnices y pinturas de toda clase, tarjetas de bautizo y felicitación, herramientas para

<sup>26</sup> Guillermo Hernández Cevallos, *op. cit.* p. 40.

<sup>27</sup> 24 de febrero de acuerdo a Municipio de Riobamba, *Riobamba en el siglo XX*, Riobamba, Editorial Pedagógica Freire, 1992 p. 207. La fecha consignada corresponde a *Cronología 1920 – 1929 en Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 498.

<sup>28</sup> *Los Andes*, Agosto de 1922.

<sup>29</sup> *Los Andes*, 9 de febrero de 1922.

<sup>30</sup> Guillermo Hernández Cevallos, *op. cit.* pp. 42 ss.

<sup>31</sup> Luis Alberto Borja, novelista riobambeño nos relata: “Entre tanto, Alcántara [personaje] dedicóse resueltamente a hacer fortuna en el comercio, manejando un almacén de abacería, botica, género, hierros y licores, *una verdadera mezcla, en donde se encontraba de todo...*” Luis Alberto Borja, *Cabalgando sobre los Andes*, Novela, Buenos Aires, Ediciones Peuser, 1953, p. 95. Las cursivas me corresponden.

<sup>32</sup> *Los Andes*, 10 de noviembre de 1916.

toda clase de artesanos, zapatos, cueros, molduras, tinas de baño, lavatorios y excusados, vidrios planos, blancos y de color; fierro acanalado para techo y pared, aparatos fotográficos, alfombras para piso, espejos, conservas, galletas, confites, vinos y otros licores, cubiertos, corbatas...” En *La Casa Francesa*, representada en la tienda de la familia Rodríguez<sup>33</sup>, se venden “cubiertos de plata, sombreros, camisas, corbatas, ropa interior, artículos para viaje, objetos para obsequios...” E. Paltán Jácome i Cía,<sup>34</sup> ofrece “platos de porcelana, loza y hierro, juegos de lavatorio, copitas para cognag, tarjetas de felicitación, postales, pinceles de pelo de marta, tubos de lámpara, piedras de asentar alemanas, pólvora fina, lacre en varillas, tinta para sellos, material para encuadernación, películas Kodak, encordaduras para bandolín, grampas para cerca, plomo en varillas, licores, avena, cacao en polvo, azúcar, abarrotos en general...” El *Bazar Parisián de Higinio Navarrete*<sup>35</sup> vende “papel tapiz, lunas de toda clase, vidrios gruesos, platos y tazas de porcelana, juguetes, cuellos, camas, sapolín marca *Dos Osos*, perfumes, ligas automáticas para señora, ligas para hombre, cubiertos de alpaca, cucharas y cucharitas, cartapacios para escolares, despertadores de viaje, alcanfor en tabletas, inyecciones de ermetina, ergotina y aceite alcanforado, talcos, polvos de muy buenas marcas, mimbre, tijeras, pizarras de piedra legítima, sombreros, pelotas de pie, guantes para señorita, guantes de box, botones, artículos para sastre, redomas para guardar dulces...”<sup>36</sup>

Almacenes como los citados generalmente atienden a familias o individuos de las clases media y alta. Grupos de menores recursos económicos no consumen ese tipo de bienes, prefieren alternativas más asequibles. Las diferencias existentes entre los grandes, elegantes y bien surtidos almacenes donde compran las personas más pudientes tienen su contraparte en las plazas, pulperías, pequeños bazares o negocios de *cajoneras*, *buhoneros*, *mercachifles*<sup>37</sup> y otros vendedores ambulantes a quienes preferentemente acuden las personas de menores recursos monetarios para

<sup>33</sup> *Los Andes*, 9 de noviembre de 1918.

<sup>34</sup> *La Razón*, 30 de octubre de 1923.

<sup>35</sup> *La Razón*, 6 de noviembre de 1925.

<sup>36</sup> Los listados de estos ejemplos no son exhaustivos.



proveerse de chales, pellones, anilinas, alfombras, cueros curtidos, ropas hechas o también productos como quesos, comidas sazonadas y otros.<sup>38</sup> Para la adquisición de bienes a los que cabría llamar suntuarios, los grandes almacenes organizan clubes de suscriptores o clubes cooperativos<sup>39</sup> para “Ventas a Plazos Largos”. Las listas de estos suscriptores se publican en la prensa local, figuración que habría sido considerada como señal de prestigio.

A partir de la entrada en funcionamiento del ferrocarril la actividad comercial de Riobamba se incrementa, nuevas tiendas, licorerías, sastrerías, boticas y otros negocios se instalan y algunos, ya existentes, amplían sus ofertas. Este despliegue de la ciudad se haría sentir con especial fuerza a partir de 1912,<sup>40</sup> una vez que se ha consolidado una estructura de circulación interregional que, pese a sus desequilibrios, aumentaría los montos de capital y circulante. La ciudad, no obstante los problemas, pobreza y carencias que subsisten para muchos sectores, comienza a proyectarse como un tramado en el que perviven, sin ser cabalmente desplazados, elementos del siglo pasado junto a las novedades que, gracias al ferrocarril, se fueron incorporando a la vida diaria de Riobamba.

### 4.3. Hábitos alimenticios

Los cambios suscitados en los hábitos alimenticios de los habitantes de Riobamba son un importante indicador de los efectos de la llegada del ferrocarril. Huelga mencionar que la entrada en funcionamiento del nuevo transporte, en cuanto vínculo entre regiones geográficas y climáticas diferentes, incidió de un modo bidireccional en las costumbres alimenticias de las regiones conectadas pues Riobamba “lugar estratégico para el comercio, favorecía la transportación y

---

<sup>37</sup> Terminología presente en varios documentos del Archivo Municipal de Riobamba relacionados con la regulación de actividades comerciales.

<sup>38</sup> Listado presente en varios documentos de principios de siglo. Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>39</sup> Algunos de estos clubes estaban organizados para la venta de bienes específicos: Pianos, pianolas, máquinas de coser, de escribir y otros. El sistema consistía en el abono periódico de cuotas con sorteos quincenales. El favorecido, de un grupo compuesto por cien suscriptores, cantidad que podía variar de acuerdo al establecimiento, quedaba exento de pagar las cuotas restantes.

comunicación con el resto del país. A Guayaquil se transportaba grandes partidas de diversa clase de ganado y aves, hortalizas, frutas y cereales de toda clase y la mejor calidad, a cambio obtenía azúcar, arroz, sal, cacao, pescado y frutas del litoral.<sup>41</sup>

En algunos casos este cambio solo se limitó a una reducción en los costos y tiempos de transportación para productos que hasta antes de contar con el tren se compraba a Perú e incluso a Europa. En otros casos supuso la introducción de nuevos hábitos de consumo, cambios en la dieta, conocimiento de nuevas formas de preparar alimentos, etc. El pescado, citando un ejemplo, llega seco y salado mientras el tren no lo transporta en cuestión de horas, para su ingestión precisa ser rehidratado, con la llegada del tren se posibilita un consumo más frecuente de pescado fresco. Esta posibilidad, paulatinamente dará lugar a una creciente oferta de otros productos de mar.

El arroz, hoy producto fundamental en la dieta ecuatoriana, no fue en la Riobamba de las primeras décadas del siglo XX sino una suerte de *lujo* reservado a los domingos o a esporádicos días al mes. Algunas familias ‘afortunadas’<sup>42</sup> cuentan con un saco de arroz pero este es consumido con cierto celo y no se acaba sino en meses. Su espaciado consumo alterna con una recurrencia, entonces mayor hoy casi ausente, a la cebada en preparaciones de sal o dulce así como a las papas, las habas, el maíz y otros productos. La dieta de entonces es rica en hidratos de carbono pero escasa en grasas, fibra y otros componentes alimenticios. El consumo de carne es frecuente solo entre las familias con recursos.<sup>43</sup> La entrada en funcionamiento del tren facilita una llegada más frecuente de arroz aunque su incorporación definitiva a la dieta diaria no es inmediata.

El pan de trigo tampoco es un producto que se consuma con asiduidad, la materia prima para su elaboración, en buena medida, es importada. En su lugar se consume tortillas elaboradas con

---

<sup>40</sup>Hugo Burgos Guevara, *Relaciones interétnicas en Riobamba*, Quito, Corporación Editora Nacional, Colección Quitumbe, 2ª edición, 1997, p. 144.

<sup>41</sup> Guillermo Hernández Cevallos, *op. cit.* p. 38. Ver el listado de alimentos transportados por tren que presento en *Capítulo 1, 1.2. La nueva dinámica del intercambio interregional*.

<sup>42</sup> Familias de arrieros por ejemplo.

<sup>43</sup> Al comenzar el siglo, el matadero de Riobamba es un lugar insalubre. Esto determina que el Municipio emita el 20 de enero de 1902 una disposición que autoriza matar reses en los domicilios. Archivo Municipal de Riobamba. Para 1909, en el matadero de Riobamba se degüellan 240 reses mensuales. *Compañía Guía del Ecuador, op. cit.* p. 426.

cereales nativos o a una variedad más ‘plebeya’ llamada harina morena o muyuela, económica pero con más fibra que variedades ‘finas’. A medida que el consumo de pan crece<sup>44</sup> se van instalando establecimientos como la GRAN PANADERIA La Moderna, la que anuncia pan de superior calidad, esmerado aseo y rápido despacho e informa trabajar con la afamada harina *Flor* de los molinos Tilulum de Ambato. La panadería tiene además la agencia de compra de trigo para el molino mencionado<sup>45</sup> y, por encargo, prepara pan especial a precios convencionales.<sup>46</sup>

Negocios como la pastelería y heladería SABOYA, después llamada Confitería Francesa<sup>47</sup>, aclarando no tener sucursal alguna, anuncian la venta de panificados más próximos a la golosina que al alimento cotidiano. Atiende con similares servicios la Gran Panadería y Heladería Salón Ritz. Otros establecimientos, tal el caso del Restaurant Max Linder, ofrecen: “lunchs, cenas de té café chocolate, ponche, beafsteak”<sup>48</sup> La Villa Argentina, a más de ofrecer sus instalaciones para toda clase de compromisos, anuncia “Una vianda sabrosa de queso Cordovez, un plato de Pickles y una botella de cerveza por 20, 30 y 35 centavos”.<sup>49</sup> Muchas de estas preparaciones, sea en el ámbito doméstico o en el comercial habrían contado con raspaduras de Quito marca Centenario<sup>50</sup> o Chocolate Rocafuerte de Guayaquil, producto que cifra su prestigio en haber recibido un premio del Concejo Cantonal.<sup>51</sup>

Las frutas, por su condición de ‘lujo’ casi no forman parte del gasto familiar. Entonces se consume una variedad muy restringida a la producción local y de poblaciones próximas. Las posibilidades de compra deben sujetarse a la temporadas: “tiempo de capulí”, “tiempo de peras”,

---

<sup>44</sup> No es posible señalar en qué proporción, de todas maneras este aumento no debió ser significativo dado que personas que vivieron su juventud en la primera mitad del siglo XX, señalan haber consumido otros productos con más frecuencia que el pan.

<sup>45</sup> Molino “Santa Adela” recibe trigo “para entregarlo molido y floreado, siempre que la cantidad no sea menor de veinte quintales.” Ofrece llevar por su cuenta el trigo y la harina. *Los Andes*, 19 de abril de 1919. Manuel Puyol instala nuevos molinos en 1920.

<sup>46</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

<sup>47</sup> *Los Andes*, 26 de enero de 1917.

<sup>48</sup> *Los Andes*, 2 de diciembre de 1918

<sup>49</sup> *La Razón*, 24 de mayo de 1924.

<sup>50</sup> *Los Andes*, 10 de noviembre de 1916.

<sup>51</sup> *Los Andes*, 20 de noviembre de 1918. El aviso correspondiente incluye un facsímil del diploma recibido.

“tiempo de manzanas”, duraznos, claudias y pocos productos más. Con el tren comienzan a llegar desde la costa las piñas, papayas, sandías, naranjas, plátanos, mangos, etc. A su vez, aumenta el número de *chinganas*, puestos de comidas callejeras ofrecidas a viajeros que llegan a la estación o a quienes acuden a las plazas. Estos expendios debieron alternar con ventas de cigarrillos “La Corona’ Elegantes y con boquilla”, “El Progreso”,<sup>52</sup> Chicles Wrigley: “mejor, más puro, facilita la digestión, tranquiliza nervios, perfuma aliento, conserva blanca la dentadura”.

Los productos y situaciones señaladas incidirán sin duda en las costumbres alimenticias de Riobamba, paulatinamente estas se verán igualmente alteradas por el progresivo ingreso de productos químicos: aliños procesados que reemplazan o complementan a la sal y el ajo; mantecas y aceites vegetales que, en parte, sustituyen a la manteca de cerdo, etc. Comienzan también a llegar ciertos productos industrializados como salazones, compotas y otras conservas “en tarro”, “en frasco”, “en barril” y otras presentaciones.<sup>53</sup> Al culminar el primer cuarto del siglo XX, tiempo en que la junta militar de la zona fija precios para el expendio de víveres, es posible adquirir: azúcar, arroz, lentejas, fideos y café, por libras y quintales; leche, mantequilla y otros productos<sup>54</sup> quizá no muy frecuentes al comenzar el siglo.

#### 4.4. Incremento en el surtido de bebidas y licores

La llegada de novedades específicas, tal el caso de los licores, se hace visible en negocios que ofrecen en venta un creciente surtido de estos así como de preparados de elaboración *artesanal*, tal el caso de establecimientos que se esmeraban en la preparación de *canelazos*, *naranjilladas* y

---

<sup>52</sup> *El Progreso* ofrecía bultos, ruedas y cajetillas de cigarrillos. Las variedades eran : Full Pectoral, Dorado, Egipcio, Habano, Quito, Blanco, Trigo, Pectoral y “otras clases corrientes”. Junto a los anuncios se advierte a los compradores que no se dejen sorprender por falsificaciones hechas “pésimo papel” y con “defectuoso grabado”. *Los Andes*, 1 de abril de 1921. En Riobamba se elaboran Cigarrillos Maldonado, su fabricante manifiesta haber conseguido “tabaco en rama selecto”. *Los Andes*, 1 de julio de 1921

<sup>53</sup> The Guayaquil and Quito Railway Company, *Tarifa y Clasificación General N° 3, Pasajes, Fletes y Trenes Expresos en vigencia 1° de Agosto de 1911*. Sin otros datos de publicación.

*almibarados*.<sup>55</sup> El frío característico de la ciudad debe haber sido uno de los factores que dieron lugar a este tipo de ofertas. Antes, y aun después de la entrada en funcionamiento del ferrocarril, el aguardiente llega a la ciudad a lomo de bestias,<sup>56</sup> viene envasado en barriles y en odres comúnmente llamados *perras*. A los fines de su distribución al por menor apuntarían los anuncios de compra de “toda clase de botellas al por mayor y menor”,<sup>57</sup> junto con la venta de otros licores nacionales como el “Puro de Daule, Anisete Cordón Rojo, Cremas elaboradas con leche y otros de la Fábrica Columbia.”<sup>58</sup>

Una vez que el servicio del tren pasa a formar parte de la cotidianidad de Riobamba, entre otras mercaderías importadas que comienzan a llegar, se destacan los vinos, cremas, cognags, wiskies y otros licores extranjeros especialmente destinados al consumo de las clases más pudientes. Grupos subalternos consumirán aguardientes de ‘contrabando’ y licores de menor costo. Para este fin, es posible acudir a las cantinas mientras para los indios, casi con exclusividad, existen las chicherías.<sup>59</sup>

Entre los licores importados, de acuerdo a anuncios de la época, constan vinos “procedentes de las mejores casas productoras de Francia, Italia, España, San Francisco, etc., etc.”<sup>60</sup>. En un anuncio que informa sobre las “MERCADERIAS RECIBIDAS EN EL ULTIMO TREN” se

<sup>54</sup> *La Razón*, 31 de julio de 1925.

<sup>55</sup> Alfredo Maldonado Obregón, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo construyeron, 1856 - 1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977, p. 123.

<sup>56</sup> Palabra que entonces tuvo un uso más frecuente para referirse en forma genérica a mulas, acémilas, asnos y otros animales.

<sup>57</sup> Anuncio correspondiente a R. Moncayo V. *Los Andes*, junio de 1918.

<sup>58</sup> *Los Andes*, 1 de julio de 1921. Para 1923 existe la Sociedad Estanco del Chimborazo la que vende aguardiente Mallorca y licores nacionales. *La Razón*, 30 de octubre de 1923.

<sup>59</sup> Especialmente en el sector rural. El funcionamiento de estos establecimientos también está regulado por el Municipio, entidad que periódicamente realiza los remates correspondientes a los ramos de aguardientes, chichas, estanquillos, etc. Archivo Municipal de Riobamba. Luis Alberto Borja, se refiere a los asentistas (concesionarios) en los siguientes términos: “...para hacerse rico y potentado, nada más adecuado y fácil que ser asentista del ramo de aguardientes en toda la provincia del Chimborazo...” De acuerdo a su narración el “...acaparamiento y distribución (...) una forma casi de monopolio, conseguida del fisco y municipalidades provinciales con el sistema de remates y suministros públicos, otorgados al mejor postor (...) anualmente, previa la licitación respectiva, entre pujas y disgustos personales, con el bullicio y el apasionamiento de banderías, intereses y ambiciones.” Por otra parte, uno de los personajes de su novela se refiere a estas ventas de aguardiente como “actividades plebeyas, que avergüenzan a la gente bien nacida, de linaje ilustre (...) vendiendo aguardiente como cualquier hijo de vecino...” Luis Alberto Borja, *op. cit.* pp. 61, 68, 95.

detalla un surtido de “licores legítimos, importados directamente, a precios sin competencia, para los consumidores”.<sup>61</sup> Otro anuncio presenta el siguiente detalle, por su extensión, rico en datos:

**VINOS ESPAÑOLES DE PURA UVA, EMBOTELLADOS:**

Moscatel, Lágrima Malvasia, Angélica, Oporto Tinto, Oporto Blanco, Para consagrar, Mont-Blanch, Ataris, Jerez dulce, Jerez seco, Jerez abocado, Málaga, Jerez Dorado, Madera.

**VINOS FINOS DE CAJA, DULCES Y SECOS DE CLASES DIFERENTES**

Jerez seco, Amontillano, Jerez seco Marqués del Mérito, Jerez seco Manuel Fernández, Oporto blanco “El Cóndor”, Oporto tinto Ruiz y Ruiz, Oporto tinto Torre G., Jerez pálido “R. Valdespino”, Jerez dorado Manuel Fernández, Moscatel Manuel Fernández, , Jerez Kinado Carmona & López, Jerez Cristal R. Valdespino.

**VINOS TINTOS Y BLANCOS FRANCESES PARA LA MESA:**

(de las acreditadas casas Landau Fils, Lonts Marmiesse, etc.)

Vino tinto Bordeaux, corriente, Vino tinto medoc, Vino tinto Cotes, Vino tinto Listrac, Vino tinto Saint Estephe, Vino tinto Saint Julien, Vino tinto Saint Emilion, Vino tinto Chapeau Rouge, Vino tinto Chapeau Laroche, Vino blanco Sauternes, Vino espumante “Mous-eux”.

**CREMAS FRANCESES LEGITIMAS DE LA CASA “BARDINET”:**

Crema de Cacao blanco, Crema de Cacao rubio, Crema de Cacao tinto, Crema de mandarinas, Crema de Maraschino, Crema de Curacao blanco, rubio y tinto, Crema de Cacao Chipre (Jarrones de fantasía), Crema de “Ardine” (Pomas de fantasía), Crema de Abricot, Crema de Benedictine, Pippermint, Chartreuse, & & de diferentes marcas.

**LICORES EN GENERAL DE VARIAS MARCAS Y PROCEDENCIAS:**

Locumba extra, Old Tom Gin, Vermouth M. Rossi, Vermouth Cinzano, Wisky Canadian Club, Wisky Black and White, Wisky Spey Royal, Cognag Robillot, Cognag Marqués del Mérito, Cognag Martell, Bitter des Gourmets, Amargo del Dr. Siegert, Champagne y otros licores y bebidas efervescentes.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Anuncio correspondiente a Pino Hermanos, Comerciantes Importadores, *Los Andes*, 10 de noviembre de 1916.

A más de los licores mencionados, algunos establecimientos ofrecen “...Whiskys, Cognags Martell 3 estrellas, Gallito, René Pailloux, Gray Renoud, Champagne Carta de Oro, kola Inglesa para enfermos, Vermouths martin Rossi y Martinazzi, Vinos de la Casa Gutiérrez como Mansanilla [sic] olorosa y Quinado Alfonso XIII...”<sup>63</sup> La Cerveza y productos similares es otra de las bebidas consumidas por los riobambeños. Esta procede de Guayaquil, Riobamba, Ambato y otras ciudades:

#### La toma de Yaguachi

La Fábrica de Cerveza Tungurahua, en el empeño de servir al público con su sin igual Cerveza Paulaner ha mejorado su calidad con el nuevo técnico alemán que posee el arte.

A solicitud de los consumidores, esta sucursal ha establecido sus depósitos en Colta, Guano, Guamote, y pronto avanzará hasta Alausí para satisfacer los deseos de sus moradores.

El público quedará más satisfecho con el análisis químico que oportunamente daremos a luz. Nuestra cerveza queda garantizada por el voto unánime de sus consumidores, que por su calidad y precio es preferida a cualquiera cerveza extranjera.<sup>64</sup>

Fábricas ecuatorianas como La Cervecería Nacional de Guayaquil “Procurando atender de la mejor manera a sus favorecedores” ofrecen una gran variedad de cervezas y bebidas: Pilsener, Bavaria y Negra. A este fin se detallan “los nuevos precios, establecidos últimamente por la fábrica, en fuerza de la difícil situación creada por la guerra Europea”<sup>65</sup> El Extracto de Malta Especial es promocionado en estos términos:

---

<sup>61</sup> Anuncio correspondiente a Julio L. Navarrete, Comerciante, *Los Andes*, junio de 1918. Las mayúsculas corresponden al original.

<sup>62</sup> Anuncio correspondiente a J. Alejandro del Pino, *La Razón*, 21 de julio de 1923.

<sup>63</sup> Anuncio correspondiente a E. Paltán Jácome i Cía., *La Razón*, 3 de octubre de 1923.

<sup>64</sup> *El Social*, 20 de diciembre de 1913.

<sup>65</sup> *Los Andes*, 5 de febrero de 1917.

Es inútil recomendar, que esta deliciosa bebida está recomendada por los mejores médicos extranjeros y nacionales, como un coeficiente admirable en la lactancia, dadas sus magníficas cualidades reconstituyentes.

Los resultados prueban lo dicho; apresuraos y pedid una docena de botellas medias o enteras, seréis atendidos en el momento en el reparto a domicilio.<sup>66</sup>

En Riobamba también se produce cerveza en fábricas como La Riobambeña,<sup>67</sup> Chimborazo, La Bohemia, Troya, Alemana, pero también se consumen bebidas no alcohólicas como el Agua Mineral Natural del Inca “para inmunizarse contra la terrible fiebre tifoidea, recomendada por los buenos facultativos”, el agua de Gütig o las gaseosas Sparkling Kola Espumante y Soda Néctar “no alcohólicas ni fermentadas”.<sup>68</sup>

#### **4.5.Cuidado corporal**

Conforme mejoran o cambian los hábitos alimenticios, los servicios médicos, el modo de vestir, las dependencias de las viviendas, existen más productos para comprar y más lugares a donde acudir; cambian también las prácticas de cuidado corporal. Es de advertir que las informaciones presentadas en este trabajo de ningún modo buscan establecer generalizaciones aplicables a toda la población de la ciudad de Riobamba en el primer cuarto del siglo XX pues de por medio están ineluctables factores culturales, sociales y económicos que anularían tal posibilidad, de todas maneras, a partir de información recabada en diversas fuentes, se buscará perfilar el modo en que algunos aspectos relacionados con el cuidado del cuerpo se fueron transformando en el período mencionado.

---

<sup>66</sup> *Los Andes*, 6 de agosto de 1918.

<sup>67</sup> *La Razón*, 18 de septiembre de 1923.

<sup>68</sup> *Los Andes*, 26 de enero de 1923.



Al despuntar el siglo, no existen las casas con “cuartos de baño”. El baño, costumbre que, por el frío de Riobamba, probablemente no fue cosa de todos los días, se realizaba en la vivienda o en las acequias. Al tener lugar en las viviendas, no se podría hablar de la existencia de un lugar fijo para este menester, bien podrían haberse empleado los patios y terrenos en días soleados u otros lugares de la casa si consideramos que las restricciones morales de la época obligaban a no mostrarse durante el desarrollo de estos oficios. En algunos casos, hasta se habría acudido al propio dormitorio, espacio en el cual se habrían dispuesto las palanganas y lavatorios portátiles, especialmente para personas de edad o enfermos que en algunos casos precisarían del baño de asiento, enemas, irrigaciones y otros *rituales salutíferos*. Posteriormente entran en funcionamiento baños públicos como El Sena, establecimiento que ofrece: “...un amplio y cómodo baño de natación, baños de ducha en tinas de fierro enlozado, en cuartitos limpios y reservados, con agua fría, tibia o caliente y todo a precios exiguos y con el mayor orden y aseo”.<sup>69</sup> La costumbre del baño, si bien lentamente, comienza a incorporarse a la cotidianidad como un signo de ‘civilización’ y medio de preservación de la salud, incluso con el fomento de la Municipalidad: Propietarios como Cordovez y Orozco reciben guías de agua gratuitamente a condición de que una vez por semana se permitiera que en sus instalaciones se bañen gratis los niños.<sup>70</sup>

Para la eliminación de excretas, cuando en las casas no existe un pozo ciego o lugar destinado para dicha finalidad es muy frecuente acudir a *los terrenos* o a espacios llamados *corrales*.<sup>71</sup> Al comenzar el siglo raras son las *tazas del inodoro* o los *cuartos de baño*. Algunas familias habrían contado con alguna dependencia destinada a estos menesteres aunque raramente dentro de sus casas lo cual obliga, especialmente a quienes habitan o pernoctan en segundas plantas, a disponer

---

<sup>69</sup> *Los Andes*, junio de 1918. Posteriormente se anuncia el alquiler de “cómodas e higiénicas lavanderías” en este mismo establecimiento. *Los Andes*, 19 de agosto de 1918.

<sup>70</sup> Información proporcionada por Carlos Ortiz Arellano.

<sup>71</sup> Juan Vacacela Gallegos, *Los servicios de la Salud en Riobamba en el Siglo XX*, Ilustre Municipio de Riobamba, Riobamba, 1992, p. 118. En cuanto a sanitarios públicos, conocemos, por información proporcionada por Carlos Ortiz Arellano, que para 1914 se decide la instalación de urinarios públicos en el parque Sucre, probablemente los primeros de la ciudad.

de *bacenillas* para que éstas sean vaciadas al día siguiente evitando incómodos o atemorizantes desplazamientos en la fría noche riobambeña. La llegada de los inodoros, si bien no contamos con un dato preciso, es posterior y es anunciada con avisos como estos:

#### OPORTUNIDAD

Para facilitar al público la adquisición de excusados inodoros, se ha resuelto vender cada uno por 10 cuotas semanales de a cinco sucres cada una; dichos objetos se entregará al término de las diez semanas o sea cuando se haya concluido el pago de las cuotas al señor Tesorero Municipal.

Son pocos los excusados que quedan en bodega, i los interesados deben, sin pérdida de tiempo, inscribirse i consignar sus cuotas.<sup>72</sup>

Entrado el siglo XX las viviendas empiezan a contar con dependencias y servicios antes inexistentes. Algunas viviendas que se ponen en venta –circunstancia que se destaca en avisos de prensa– cuentan con instalaciones de agua y luz eléctrica. Las nuevas casas, en su planta baja, en patios u otros espacios; comienzan a destinar un lugar para la instalación de inodoros. Por su parte, los bazares, boticas, peluquerías y otros comercios, ocupan sus perchas con productos novedosos como jabones, cremas, y perfumes: Jabón Inglés Marca Venado que “Alivia el trabajo de la lavandera”<sup>73</sup> La Crema y polvo KOSMEO “para crear una tez perfecta”,<sup>74</sup> los perfumes La Valliere<sup>75</sup>, Colgate’s Cariñosa<sup>76</sup> o “el AFAMADO JABON “EXCELSIOR Y LA CREMA MARAVILLOSA” para curar la Marucha, TIÑA, ERISIPELAS, ECCEMAS, SARNAS,

<sup>72</sup> *Revista Municipal*, No 600 y 601, 11 de enero de 1918. Un año antes ya el Municipio ofreció la venta de tales artefactos: “Muy en breve estará aquí el pedido de cien excusados inodoros de porcelana con sus accesorios, hecho por el I. Concejo a los Estados Unidos para proporcionarlos al público en condiciones ventajosas y a precio e costo reservándose los necesarios para los edificios de su dependencia. *Los Andes*, 5 de febrero de 1917. Para 1925 en Riobamba ya se fabrican tinas de baño, lavabos, excusados junto con baldosas, mármoles artificiales y decoraciones en general. *La Razón*, 6 de noviembre de 1925.

<sup>73</sup> *Los Andes*, 16 de septiembre de 1919.

<sup>74</sup> *Los Andes*, 2 de septiembre de 1919.

<sup>75</sup> *Los Andes*, 10 de abril de 1920.

<sup>76</sup> *La Razón*, 18 de junio de 1925.

TUMORES, HERIDAS y otras afecciones de la piel,<sup>77</sup> la crema Olympia, “que con razón está considerada como la SOLA crema preferida de las damas.”<sup>78</sup> Jabón Medicinal de Coco “nadie ignora que bañándose con el agua de este fruto, desaparecen muy en breve toda clase de manchas de la piel ...” añadiendo que “ POR UN PROCEDIMIENTO ESPECIAL Y SOLO EXCLUSIVO, hemos conseguido saponificar aquel fruto para entregarlo en forma de jabón... en este jabón no encontrarán el perfume de Alambique que por agradable que sea, no siempre es beneficioso para el cutis...”<sup>79</sup> Algunos de estos productos son importados o distribuidos por casas comerciales de Quito o Guayaquil. Los textos de sus anuncios, cual si se quisiera fomentar un cuidado obsesivo del cuerpo, dejan entrever los aspectos que se consideraba afectaban a la belleza o buena presentación de las personas, en especial de las mujeres:

**¡¡Señora!! Sea Ud. Hermosa**

*Con nuestros productos DULCINEA desaparecen las arrugas que hacen que Ud. parezca vieja siendo joven*

*Con nuestros productos DULCINEA conseguirá tener un cutis terso y sonrosado de perfecta belleza*

*Con nuestros productos DULCINEA conseguirá que desaparezcan las pecas, manchas y rojeces que afean su cara y será bonita*

*Con nuestros productos DULCINEA sus senos adquirirán un completo desarrollo y su busto perfecto lucirá esbelto y será hermosa*

*Mándenos por giro bancario o postal 20 Pesetas y le enviaremos certificados los productos Dulcinea y nuestro folleto ilustrado LIBRO DE BELLEZA que contiene consejos prácticos de higiene y belleza femenina<sup>80</sup>*

Las peluquerías, especialmente las situadas en el centro de la ciudad, mejoran su presentación y sus servicios. La Opera es una Peluquería y Bazar que cuenta con “buenos operarios de la

<sup>77</sup> *Los Andes*, 27 de septiembre de 1923.

<sup>78</sup> *Los Andes*, 26 de mayo de 1922.

<sup>79</sup> *Los Andes*, 1 de enero de 1920.

<sup>80</sup> *Los Andes*, 1 de noviembre de 1922. Seijo & Valdés, la Empresa que promueve la venta de estos productos es española. Además anuncia la venta de la “Fórmula y componentes para la fabricación de jabón”. Según el anuncio, quien lo desee podrá fabricar 100 kilos de buen jabón con 30 pesetas en ocho horas de trabajo. Quien deseara la

capital”, La Europea, además de ofrecer “lavados de cabeza con vibrador y el sin rival shampoo Alquitrán, expende cremas, polvos y perfumes. Además de los famosos lavados se ofrecían “fricciones a la cabeza” con Quina, Bay Rum legítimo, Amy Dermi, lociones; masajes a mano con dos cremas y eléctricos “a cualquier hora”. Dada la gran variedad de servicios ofrecidos, y en busca de aumentar la clientela, la Europea estableció atención con tarjetas de abono transferibles y con un 10% de descuento.<sup>81</sup> Para 1924, año en que también funcionan los baños El Comercio. La Europea ofrece también baños calientes “con las precauciones debidas y a la temperatura que le satisfaga al bañista... ..con todas las condiciones higiénicas indispensables... ..entrada para señoras y señoritas con puerta y callejón completamente separado de la peluquería” y .servicio de seis de la mañana a diez de la noche.<sup>82</sup> La posibilidad de acudir a estos centros especializados o el contar en casa con productos, artefactos y dependencias nuevas, son sin duda factores que modifican los hábitos de aseo de los habitantes de Riobamba. Quienes disponen de estos medios podrán dar una especial atención al cuidado de sus cuerpos, circunstancia que incidirá en una mejor preservación de la salud. Para quienes las condiciones económicas les impiden o dificultan un acceso a esos servicios continuarán haciendo uso de otros recursos o simplemente no considerarán al cuidado corporal como asunto de mucha prioridad.

#### 4.6. Los servicios médicos

Al comenzar el siglo, Riobamba no cuenta con servicios que protejan adecuadamente la salud o prevengan contra enfermedades, lo preventivo es un concepto ignorado. Subsiste entonces una

---

información respectiva debía remitir un giro de 25 pesetas a la Coruña, España. *Los Andes*, 17 de agosto de 1922. Otros avisos de esta empresa ofrece el modo de “fabricar vinos españoles” o hasta tejas en casa.

<sup>81</sup> *Los Andes*, 30 de diciembre de 1921.

<sup>82</sup> *La Razón*, 24 de marzo de 1924.

medicina primitiva, herbolaria y casi empírica.<sup>83</sup> El hospital San Juan de Dios, fundado en 1867, es pobre, incompleto, mal equipado y falto de organización y dirección.<sup>84</sup> El Hospital Civil y Militar, situado en el de las Hermanas de la Caridad, se encuentra en mejores condiciones y ofrece 200 camas<sup>85</sup> pero escasean los médicos: a inicios de siglo solo cuatro prestan sus servicios<sup>86</sup> para una población superior a los diez mil habitantes. La medicina que se practica es por demás rudimentaria y es también ignorada la higiene dental, alimenticia y materna. Estas consideraciones apenas son un ‘lujo’ de clases acomodadas y solo se convierten en motivo de preocupación con el paso de los años. En estas condiciones se ignoran también nociones de asepsia y antisepsia o no son puestas en práctica de un modo satisfactorio. Tal diagnóstico, al corresponder a una ciudad frecuentemente atacada por males como la bubónica, el tifus y la tifoidea;<sup>87</sup> complicaba tan delicada situación. En palabras de Juan Vacacela Gallegos, médico e investigador: “Se pensaba que fomentar la salud consistía en curar enfermos y vacunar contra la viruela, enfermedad epidémica de entonces.”<sup>88</sup>

La Riobamba de inicios de siglo es una ciudad cuyos precarios o inexistentes servicios sanitarios, de salud y de provisión de agua y aseo público favorecen la expansión de enfermedades. Las medidas tomadas para su control, como la de establecer un lazareto para pestosos, no son las más adecuadas pues los males hallan otros canales de difusión, tal el caso de la basura vertida en las calles, esta es recogida por modestas carretillas cuyas visitas frecuentemente son ‘simbólicas’ y

---

<sup>83</sup> Juan Vacacela Gallegos, *Los servicios de la salud en Riobamba en el siglo XX*, Riobamba, Municipio de Riobamba, Editorial Pedagógica Freire, 1992 p. 120.

<sup>84</sup> “Con respecto al origen e historia de los hospitales europeos a la que se refiere Miguel de Isla, André Brown, estudioso del tema para Inglaterra, señala que tales lugares surgieron en la Edad Media como una forma de institucionalizar la caridad. Se les dotaba de capilla y derechos de sepultura, o simplemente funcionaban como casas de ayuda a los pobres”. Véase Andrew D. Brown, *Popular Piety in Late Medieval England. The Diocese of Salisbury. 1250 – 1550*, Oxford, Oxford Historical Monographs, 1995, pp. 182 a 183. Ana Luz Rodríguez González, *Cofradías, capellanías, epidemias y funerales. Una mirada al tejido social de la Independencia*, Bogotá, Banco de la República, El Ancora Editores, 1999, p. 92.

<sup>85</sup> Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p. 424.

<sup>86</sup> Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 114.

<sup>87</sup> Para el control de estas enfermedades se contaba con la ayuda de Casas de Salud de ciudades como Guayaquil. Tales casas emitían los “Boletines Sanitarios” documentos en los que se daba cuenta de enfermos registrados, atendidos, curados o también de aquellos que murieron víctima de los males que procuraban contrarrestar. Archivo Municipal de Riobamba.

no garantizan una limpieza adecuada de calles ni mercados. La basura de entonces es casi por completo orgánica, algunos desperdicios vegetales y similares habitualmente son enterrados en solares o junto a sembríos. El control de enfermedades infecto - contagiosas tenía lugar, únicamente, con el aislamiento en los mismos domicilios de los enfermos o en casas de aislamiento de otras provincias pues en Riobamba no se contaba con un lugar destinado a ese fin.<sup>89</sup> Esta carencia da lugar a la orden de traslados como las registradas en documentos relacionados con *lazarinos*<sup>90</sup> y *dementes*. Uno de ellos pide en 1901 la entrega de dinero para el traslado de una “lazarina” al lazareto de Azogues,<sup>91</sup> solicita recursos para costear 2 bestias y dos hombres por cinco días de ida, cinco días de vuelta, uno de descanso y un monto para la alimentación y compra de plato, cuchara y vaso para la enferma, otro de 1902 informa de “la captura”, por parte del Teniente Político de San Andrés, de un elefanciaco prófugo del lazareto de Quito”. Un año después se pide el traslado de una joven demente al manicomio de Quito “para evitar los excesivos escándalos e inmoralidades que dicha joven comete con grave perjuicio para la sociedad”. Esta consideración discriminatoria hacia los enfermos subsistió por varios años pues tan tarde como 1917 se ‘denuncia’ que “actualmente un enfermo atacado del terrible flagelo conocido con el nombre de elefancia, se halla tranquilamente en su hogar, constituyendo un verdadero peligro para la sanidad pública”.<sup>92</sup> El Municipio entre numerosas cuanto disímiles atribuciones relacionadas con asuntos de salud pública es el encargado de ordenar el traslado de *lazarinos*, *elefanciacos* y otros enfermos hacia *lazaretos* de Quito, Cuenca o Azogues.

El saneamiento ambiental y el control de las enfermedades transmisibles son tareas que se desarrollan en forma artesanal y poco eficaz. En algunos los casos se atiende al aseo pero se

---

<sup>88</sup> Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p.116.

<sup>89</sup> Carlos Ortiz Arellano, en información proporcionada personalmente señala que para esta finalidad, en 1916, se asignó la suma de cinco mil sucres.

<sup>90</sup>“En realidad la palabra *lazarino* se utilizó en Europa, en la época de las cruzadas, para designar a los leprosos. Se dice que por aquellos días la elefantiasis era epidémica”. Ana Luz Rodríguez González, *op. cit.*, p. 92.

<sup>91</sup> Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>92</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

descuida el control de los focos infecciosos. La inadecuada provisión y consumo de agua fomentan el contagio de enfermedades. Muchos establos o corrales con animales aún están en el interior de la ciudad. Circunstancias como estas, sumadas a la proliferación de roedores, perros callejeros y parásitos, dan lugar a que en las primeras décadas del siglo XX Riobamba soporte enfermedades y, en medio de carencias y dificultades, busque alternativas para afrontarlas. Este proceso no es fácil y hasta da lugar a que en aquellos tiempos se decreten unas muy curiosas ordenanzas: una de ellas establece un reglamento para la tenencia de perros prescribiendo que nadie puede poseer más de dos, matriculados y con collar.<sup>93</sup> El documento correspondiente aclara que estas disposiciones quedan sin efecto para el caso de perros *de paso* pertenecientes a circos o por hallarse de tránsito para cacería. Esta excepción está especialmente considerada con respecto a la administración de tóxicos para los perros callejeros y no autorizados, cuya presencia obliga al Municipio a asignar montos para comprar carne y veneno para preparar sebos y a la ciudadanía a quejarse cuando sus cadáveres no son oportunamente recogidos.<sup>94</sup> Otra curiosa decisión de 1916 acuerda entregar un pequeño monto económico: cinco centavos por cada rata o dos centavos por cada ratón, que sea entregado “vivo o muerto” en las oficinas de Sanidad.<sup>95</sup>

En un principio, como se señaló, actúan pocos profesionales médicos. Estos frecuentemente se desplazan a caballo<sup>96</sup> para proporcionar su servicio a domicilio a familias con capacidad para solventarlo.<sup>97</sup> Los enfermos pobres deben acudir al hospital de beneficencia aunque este establecimiento no siempre esté en capacidad de proporcionar una atención óptima. Hasta la segunda década del siglo XX, la visita del médico constituye una suerte de ritual:

---

<sup>93</sup> *Revista Municipal*, 20 de mayo de 1910,

<sup>94</sup> *Los Andes*, 24 de noviembre de 1916

<sup>95</sup> Información proporcionada por Carlos Ortiz Arellano.

<sup>96</sup> Entonces no existían consultorios. El primer médico que instaló un consultorio, según Vacacela Gallegos, fue José María Banderas en la segunda década del siglo XX. Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 120.

Cuando el médico entraba al domicilio del enfermo, era recibido con muestras de mucha consideración y afabilidad. Se tenían listas para él una palangana con agua, jabón fino y una toalla muy fina a fin de que lave sus manos después de examinar al enfermo, sin que falte el agua de colonia o el alcohol como desinfectante. Antes de despedir al profesional que ya había entregado la receta y dado las indicaciones pertinentes, el jefe de la casa u otra persona que lo reemplazara, le brindaba una copa de vino u otro licor con el agradecimiento más cumplido.<sup>98</sup> El médico, era en verdad, un personaje respetable y respetado. “Qué tiempos aquellos”, el mayor porcentaje de la población enferma se atendía a domicilio; pues al hospital llegaba solo gente menesterosa<sup>99</sup>.

En el período considerado los médicos son escasos: 4 al iniciar el siglo, 14 en 1910, 15 en 1925<sup>100</sup> y 20 en 1930.<sup>101</sup> No existen las especialidades médicas urgentes como traumatología u obstetricia. En su lugar actúan fregadores y comadronas, algunos de los primeros practican la preparación casera de pomadas mientras las segundas conocen los secretos para ‘bien parir’. La odontología es desconocida. Sus tareas están a cargo de ‘sacamuelas’ que comparten tareas junto a curanderos, barberos, sangradores y fregadores. La primera cirugía tendría lugar<sup>102</sup> en 1920. Tampoco existe la planificación familiar, el control de la natalidad es un *lujo* exclusivo de los más pudientes, así, en conversaciones en que se aludía a sus viajes a Europa, Estados Unidos o

---

<sup>97</sup> Una de las fuentes de ingresos del Hospital de las Hermanas de la Caridad, a más de aportes del Estado, “autogestión” y donativos, son “las pensiones de los que, aun teniendo recursos, van a curarse en el establecimiento.” Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p. 425.

<sup>98</sup> Si bien esta connotación ritual de la visita médica pudo verse mermada con posterioridad, el muy sentido respeto al médico sigue en vigencia y aun se expresa en *Votos de gratitud* publicados por la prensa. Uno de ellos dice: “Hace cosa de un mes cayó gravemente enferma mi hija Carmen A. Martínez de Prado con afección a los riñones. La gravedad aumentó al extremo de ser desahuciada, sacramentada y oleada, es el caso que, a los prolijos cuidados y a la competencia profesional del Sr. Dr. H. Valencia se debe el que mi expresada hija se halle sin peligro y fuera del lecho del dolor. Acepte pues el Dr. Valencia el homenaje de mi gratitud y reconocimiento...” Los Andes, 10 de agosto de 1919.

<sup>99</sup> Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 120.

<sup>100</sup> Carlos Arturo León Romero, “La ciudad de Riobamba (Datos para una monografía)”, *Dios y Patria* (Riobamba), I Trimestre (1925) p. 202.

<sup>101</sup> Rodolfo Maldonado y Basabe, *Monografía de la provincia del Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta “Nacional”, 1930, p.79.

<sup>102</sup> De acuerdo con Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 120. Información publicada en la sección Social de Diario *Los Andes* correspondiente al 17 de noviembre de 1916 señala que “Los facultativos Sres. Tobías Cárdenas y Virgilio Corral, practicaron, con muy buen éxito, en la presente semana, una delicada operación al hígado, al Sr. Víctor M. Cadena” pero no se indica si esta operación fue realizada en Riobamba u otra ciudad.



Venezuela habría sido común la expresión “*se viene sacando las perillas...*” para referirse a intervenciones en ovarios y trompas de falopio.<sup>103</sup>

Algunos de los medicamentos que se administran en los primeros años del siglo XX son de composición empírica o formulados y hasta preparados por el médico ‘tratante’. Con frecuencia los boticarios fungen de médicos prescribiendo “medicamentos fantásticos de la edad media: polvo de cuerno de ciervo, polvo de ojos de cangrejo; mantecas de oso, lagarto, tigre, culebra, iguana; polvo de bofe, de uña de la gran bestia...”<sup>104</sup> En cuanto a *fitoterapia* se empleaban productos como la raíz de Brasil el jaborandi, la coca, la zarzaparrilla y la cascarilla. Una lista del tipo de preparados que se administraba es más que revelador del modo en que se buscaba paliar las enfermedades. Estas eran tratadas en base a ácidos, álcalis, sales, alcoholes, aldehídos, fenoles, zumos, trementinas, resinas, bálsamos, extractos, mucílagos, pastas, tinturas, ungüentos, potingues, menjurjes, emplastos milagrosos, pócimas, etc.<sup>105</sup> A estas consideraciones cabría añadir la existencia de *boticas para indios*. Hasta bien avanzado el siglo XX en estas, curanderos y ‘entendidos’, emitían diagnósticos *a partir de la orina* y administraban la famosa cuanto fraudulenta agua de alimento y otros preparados.<sup>106</sup>

El Municipio, como gobierno local, tiene una gran responsabilidad en la preservación de la salud. Una de las tareas que afrontó, como se indicó, incluso fue la distribución de “excusados inodoros”. La Dirección de Sanidad<sup>107</sup> en cambio se encarga de efectuar visitas domiciliarias, que tendrían como finalidad el control de focos infecciosos.<sup>108</sup>

Avanzan los años. La situación comienza a variar: se establecen farmacias mejor provistas, se publicitan fármacos, vitaminas, cosméticos y otros productos similares, se incrementa el número

<sup>103</sup> Cecilia Pérez Bayas, *op. cit.* p. 131.

<sup>104</sup> Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 164.

<sup>105</sup> *Ibid.*

<sup>106</sup> Hugo Burgos, *op. cit.* p. 256. Burgos compara el *agua de alimento* con el agua para aprender a hablar el castellano vendida en San Cristóbal, Las Casas, México

<sup>107</sup> Un primer organismo encargado de estos asuntos fue la Junta Superior de Sanidad de Chimborazo creada en marzo de 1908.

de médicos, y hasta se da el caso de ‘especialistas’ que visitan la ciudad por cortas temporadas, tal el caso de J. Adolfo Benguria B., quien, con el “Específico Boliviano Benguria” asegura curar la caída del cabello, la caspa, seborrea, tiña y otros males, hacer crecer cejas, pestañas, barba o bigotes, desaparecer canas sin uso de tinturas, etc. En sus tratamientos, informa, aplica “productos netamente vegetales obtenidos de la rica flora boliviana (selvas montañosas). No contiene alcohol ni sustancias cáusticas.” Se anuncia además de la “maravillosa Pomada LOURDES” la que blanquea, suaviza y aterciopela el cutis por estropeado que estuviere y desaparece las arrugas, manchas “por rebeldes que fueren” o el bello [sic] de la cara y los brazos. Como garantía de la bondad de tal producto se informa que solo en Buenos Aires se vendieron 944 mil cajas en dos meses y medio.<sup>109</sup> Otro de los especialistas *de paso* por Riobamba es “el *Profesor Callista* Sr. Joaquín Teixiera, quien tiene el honor de poner a sus disposición sus conocimientos profesionales en la extracción de Uñas Encarnadas, Callos, Ojos de Pollo, Clavos, Juanetes, Durezas de las plantas y cualquier imperfección en los pies” Teixiera asegura que después de la completa extirpación el paciente podrá calzarse inmediatamente.<sup>110</sup>

Cada vez va siendo mayor el número de productos medicinales que se publicitan para el tratamiento y curación en casa de los más diversos males. Véase como algunos productos, una minoría ciertamente, tienen carácter preventivo mientras otros sirven para ‘curar’ más de una enfermedad:

- Jarabe de Ambrozoin “No olvide que una bronquitis descuidada puede hacer de Ud. UN TÍSICO”<sup>111</sup>,

---

<sup>108</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

<sup>109</sup> Datos tomados de una hoja volante que circuló en Riobamba hacia 1923. Dicho documento trae grabado el retrato “antes y después”. de un individuo que habría usado tales productos.

<sup>110</sup> *Los Andes* 7 de enero de 1922. Véase facsímil en anexos. Teixiera no fue el único “Profesor Callista” que visitó Riobamba. Antes, en enero de 1921 ofreció sus servicios “el especialista Giovanni Pietrobo, graduado en la Sociedad de Pedicura, en Siracusa, New York” *Los Andes*, 28 de noviembre de 1921.

<sup>111</sup> *Los Andes*, 15 de diciembre de 1920.

- Salviae laxante de precisión “casi matemática”<sup>112</sup> “diurético, solvente del ácido úrico, para la biliosidad, la indigestión, el estreñimiento, el dolor de cabeza”,<sup>113</sup>
- Emulsión de Scott “Para TOSES, Bronquitis, Catarros y demás Afecciones Pulmonares, raquitismo” o para la ANEMIA: “Los labios pierden su color rojizo... ..y se encuentra uno falto de ánimo”<sup>114</sup>,
- Tonikel “...tónico vigorizador de la Sangre y los Nervios”, “Lecitina pura indispensable al cerebro y los nervios”,<sup>115</sup>
- Poliharina, “...producto recomendado por el cuerpo médico como uno de los mejores alimentos... ..similar del Racahut de los Arabes, Fosfatina, Cerealosa, Harina Malteada, que vienen del extranjero.”<sup>116</sup>
- Pastillas del Dr. Becker para riñones y vejiga “...si no puede Ud. contener las aguas, si siente ardor al pasarlas, si dejan asiento o sedimento en la vasija, si las pasa Ud. de a poquitos...”<sup>117</sup>
- Agua Pluto “purgante suave, rápido y eficaz”,<sup>118</sup>
- Lavol, “La Maravilla de los Médicos” “para dolores y picazones de la piel”,<sup>119</sup> Para “Costras duras, o escamas, llagas supurantes, erupciones venenosas, eczema húmeda, granos y ronchas de la cara...”<sup>120</sup>
- Gets.It “...con la misma facilidad (con que se pela una banana) “GETS-IT” desprenderá los callos”,<sup>121</sup>
- Aspirina “para evitar que algún malestar... ..impida a Ud. Disfrutar de los placeres de alguna fiesta...”,<sup>122</sup>
- Mentholatum para “Inflamaciones, quemaduras, almorranas, pies cansados, manos partidas, catarros, garganta, ojos y oídos enfermos, piquetes de insectos, neuralgias...”,<sup>123</sup>

---

<sup>112</sup> *Los Andes*, 17 de diciembre de 1920.

<sup>113</sup> *Los Andes*, 19 de agosto de 1918.

<sup>114</sup> Se dispone de muchísimos anuncios de la Emulsión de Scott publicados entre 1920 y 1925. Dada la gran cantidad de males para los que se dice servir tal producto, este vendría a ser el más ‘curativo’ de todos los anunciados.

<sup>115</sup> *Los Andes*, 1 de julio de 1921.

<sup>116</sup> *Los Andes*, 29 de septiembre de 1922.

<sup>117</sup> *La Razón*, 8 de abril de 1925.

<sup>118</sup> *Los Andes*, 8 de julio de 1918.

<sup>119</sup> *Los Andes*, 7 de octubre de 1918.

<sup>120</sup> *Los Andes*, 28 de noviembre de 1918.

<sup>121</sup> *Los Andes*, abril de 1917.

<sup>122</sup> *Los Andes*, 1 de junio de 1917.

<sup>123</sup> *Los Andes*, 16 de noviembre de 1916.

- Pijina (Doble Fuerza) “para matar piojos, liendres y otros insectos, sean cuales sean o llámense como se llamen, que se crían en las partes peludas del cuerpo humano...”,<sup>124</sup>
- Carnol “...sirve de agente asimilativo y forma el lazo de unión entre el comer y el engordar...” “Personas que sufran del estómago o los nervios no deberán tomar CARNOL a no ser que también deseen engordar algunos kilos”,<sup>125</sup>
- Vicks “Manera fácil de curar un catarro” “Con una aplicación... ..por la noche; ya el mal desaparecerá al amanecer”<sup>126</sup>
- Elixir Santiago el Mayor, tos resfriados y afecciones del pecho.<sup>127</sup>
- Hierro Nuxado.<sup>128</sup>
- Fosfocerrina “...no ennegrece los dientes... ..neurastenia, fosfaturia, impotencia...”<sup>129</sup>

Para 1918 se anuncian farmacias como la Botica y Droguería Inglesa o la del Comercio del Dr. Javier H. Bustos. El anuncio de esta última dice que “Esta es la Botica más recomendada por todos los médicos, porque los medicamentos traídos de Europa y EE. UU. son analizados en el Laboratorio Químico del Dr. Bustos, quien devuelve inexorablemente los medicamentos adulterados”. El “buen laboratorio Químico” de Bustos, de acuerdo a anuncio posterior serviría además para “analizar víceras [sic] cadavéricas; metales y toda clase de minerales (...) especies químicas, aguas minerales, etc.”.<sup>130</sup> Posteriormente se establecen boticas como *Chimborazo* o *La Fe*. El anuncio correspondiente a esta última nos muestra un local con perchas en las que reposan cientos de recipientes cerámicos ordenados a la usanza de las farmacias de entonces. El texto que acompaña la ilustración nos dice que “...ella es grande y bien instalada; ella es moderna y elegante, ella es bien surtida y bien dirigida, todo el que quiera economizar dinero y garantizar su salud debe

---

<sup>124</sup> *La Razón*, 29 de julio de 1925.

<sup>125</sup> *La Razón*, 9 de abril de 1925.

<sup>126</sup> *La Razón*, 1 de noviembre de 1925.

<sup>127</sup> *Los Andes*, 1 de diciembre de 1916.

<sup>128</sup> *Los Andes*, 18 de noviembre de 1920.

<sup>129</sup> *Los Andes*, , 26 de julio de 1918.

<sup>130</sup> *El Observador*, 22 de agosto de 1918.

ocurrir a ella sin vacilación ni reflexión alguna”<sup>131</sup> Otras boticas de aquel tiempo son: “La Cruz Roja”, la que ofrece “medicamentos y drogas frescas de las mejores casas de EE. UU. de A.”<sup>132</sup>, o también despachos de recetas gratis a los pobres<sup>133</sup> la Botica Americana de J. V. Castelo, la Botica y Droguería Inglesa,<sup>134</sup> Chimborazo, Universal o la París, la que además ofrece *específicos* para animales: “¿Tiene Ud. caballos con lupias? No se demore, a costa de muy poco dinero puede Ud. sanar a un caballo de gran valor”. La Botica y Droguería “París” garantiza el éxito contra tal lesión.<sup>135</sup> La Botica del Comercio, anuncia que cuenta con un gran surtido de específicos, drogas y productos químicos procedentes de Europa y Estados Unidos.

Las farmacias, como hasta hoy se habitúa, atienden las noches de acuerdo a turnos preestablecidos aunque estos, como puede verse en esta nota, no siempre son respetados:

**Botica de turno:** Hace algunos días quisimos hacer despachar una receta para una viejecita que se moría atacada de flebitis, pero por más que, armados de una piedra, golpeábamos la puerta de la Botica de turno, no se nos abrió, sino que al día siguiente un empleado, menor de edad desde luego; nos indicó que no habiéndole anticipado de antemano que nos íbamos a enfermar o a tener enfermos, no podían habernos atendido porque por unos pocos reales que costaba la receta no podía interrumpir el agradable y reparador sueño peculiar a todos los boticarios de buena fé<sup>136</sup>

Hacia los años veinte los servicios médicos de Riobamba han mejorado sensiblemente. La ciudad, aunque aún no tiene suficientes médicos, cuenta ya<sup>137</sup> con algún establecimiento particular

---

<sup>131</sup> *La Razón*, h. 1925

<sup>132</sup> *Los Andes*, 18 de noviembre de 1919

<sup>133</sup> *Los Andes*, 31 de julio de 1919

<sup>134</sup> La que ofrece Pomada Resinol, Preventina, Jarabe Curchil Limol, Tabletas de Hidrastinina y Sayodina Bayer, Crema Blanca Nieve, Cloretona Inhalante, Peptonato de Hierro Robin, Jarabe Fénico de Vial, Gotas Livonianas, Ampollas de Pantopón Roche, Lana Naséptica, Quinina Granulada Astier, Santeheine Montagu, Solución Pautauberge, Comprimidos de Vanucleol, Cerealose Astier, Lactagol Pearson, Tricalcina con Adrenalina, Leche Malteada de Bordens y otros. Botica y Droguería Inglesa anuncia que pronto establecerá un servicio de medicinas por sistema cooperativo. *Los Andes*, h. 1922.

<sup>135</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

<sup>136</sup> *Los Andes*, 1 de diciembre de 1916

<sup>137</sup> Lo que obliga a reconsiderar el dato proporcionado Juan Vacacela, quien señala que la primera clínica particular fue fundada en 1938 por Alfonso Villagómez. Juan Vacacela Gallegos, *op. cit.* p. 158.

donde se ofrecen servicios profesionales como la Santa Ana, Clínica que ofrece “atención esmerada, cuartos higiénicos, alimentación sana y nutritiva, economía, asepsia y comodidad”. Es atendida por Rosa Verdesoto de Cárdenas, “Profesora en Obstetricia i Ginecología”, quien “recibe enfermas de dentro y fuera de la ciudad, ya sea para curaciones propias del sexo o ya también para la asistencia total requerida por el desembrazo” Añade que “En casos de operación, acepta sin inconvenientes al Médico o Médicos que los parientes designen para compañeros” Además ofrece “consultas GRATIS para las personas pobres, los días sábados de 4 a 5 pm”.<sup>138</sup> El Dr. Angel Muirragui “Ocupase preferentemente en Ginecología (Enfermedades de la mujer) y Obstetricia” y “Comunica también a su clientela que le ha llegado nuevo instrumental para el tratamiento de enfermedades venéreas por procedimientos modernos”.<sup>139</sup> Otros especialistas, si bien su presencia en Riobamba no es permanente, son: E. Troya, Optometrista,<sup>140</sup> el Dr. Pedro Maya “Especialista en enfermedades de la sangre y del sistema nervioso. Se compromete al tratamiento de Cánceres, Dermatitis y Esclerodermis con excepción de Morfea (Elefancia) ...sífilis, en sus diversas faces... [sic]...tuberculosis.”<sup>141</sup>

Hacia 1918 se registran pronunciamientos orientados a fortalecer la acción municipal para evitar la mortalidad infantil y proporcionar la atención médica a los reclusos en las cárceles.<sup>142</sup> La cobertura de los servicios médicos entonces existentes, como puede colegirse de datos como los citados, no llegaba a toda la población, pero sin duda constituye un gran salto con relación al estado de los servicios de salud en la Riobamba de principios de siglo.

---

<sup>138</sup> *Los Andes*, 5 de abril de 1922.

<sup>139</sup> *Los Andes*, 23 de noviembre de 1917.

<sup>140</sup> *Los Andes*, 17 de octubre de 1917.

<sup>141</sup> *Los Andes*, 13 de julio de 1919.

<sup>142</sup> *Los Andes*, 18 de mayo de 1918.

#### 4.7. Moda y vestimenta

Moda y vestimenta son dos construcciones sociales que van juntas. En gran parte la vestimenta obedece a la moda pero el lucimiento de la moda, al convertirse la indumentaria en una forma de representación, no es un lujo que esté al alcance de todos. Así, veremos en la vestimenta el reflejo de un tiempo pero también de condiciones culturales y económicas.

Las mujeres de Riobamba, a inicios del siglo XX, no suelen salir solas. Cuando acuden a sitios como un templo o al teatro lucen vistosas vestimentas en compañía de familiares o amigas. Si van con su criada, la vestimenta de ésta, junto a los aperos que le corresponda portar (sombrialla, alfombra, reclinatorio...), inmediatamente pone en evidencia la desigualdad de rangos: las criadas o sirvientes visten chalinas y polleras mientras sus amas procuran ir con la moda aunque frecuentemente esto obligue a anteponer el valor simbólico de la vestimenta a su utilidad funcional. La mujer de entonces, salvo para cabalgar, viste de largo y desconoce el uso del pantalón, usarlo, para la mentalidad de la época, podría dar lugar a difamación y escarnio. La mentalidad conservadora de las familias de entonces no admite “heterodoxias” lo cual evidencia una contradicción en una sociedad que pretende ser moderna pero a la vez se muestra reticente a cambios en las costumbres.

Conforme avanzan los años la vestimenta abandona el adorno excesivo y se va acortando con sobriedad favoreciendo un mayor lucimiento de las formas anatómicas. Las mujeres irían remozando su indumentaria adoptando vestimentas con diseños provenientes de países industrializados<sup>143</sup> y, considerando el predominio artesanal de la época, copiados en la localidad con mayor o menor fortuna. Hasta los años veinte las mujeres se hacen trenzas, moños y bucles postizos. Estos no desaparecen del todo pero se comienza a evidenciar un mayor uso del cabello

---

<sup>143</sup> Hugo Burgos, *op. cit.* p. 132.

corto, más identificado con la condición masculina. Comienzan a usarse las medias color carne.<sup>144</sup> Las mujeres de edad avanzada, especialmente si pertenecen a los estratos menos favorecidos, continuarán empleando largas faldas, chalinas, mantas y mantillas elaboradas en colores oscuros, tonalidad con la que también se suele asociar a la vestimenta de las casadas para marcar una distinción. Para las *señoritas* en cambio se ofrecen prendas en colores surtidos y cinturones de celuloide como “última novedad”.<sup>145</sup> Para mujeres y hombres se venden guantes de gamuza. Los sombreros y los bastones, ayuda motriz o símbolo de estatus, son especialmente traídos para el sector masculino. Algunas de las marcas más populares de sombreros son: Borsalino, Barbiccio, Tejano, de Mocora, etc. De todas maneras, los inicios del siglo XX no dejan de ser una proyección de las postrimerías del XIX junto a una paulatina diversificación y “perfeccionamiento” en la oferta de prendas:

#### E. Z. Murillo & Hermano

Acaban de recibir una gran existencia de calcetines, medias, cordones para calzado... Los calcetines finisimos de seda e hilo son de corte excelente y duran mucho tiempo sin agujerarse; las medias para damas las de mejor seda hasta de algodón torcido. El calcetín ‘Sin Igual’ lo recomendamos por estar trabajado para el clima frío de sierra debido al grueso y doble tejido.<sup>146</sup>

#### MEDIAS

Un surtido como nunca ha venido a esta plaza, al alcance de todas las posiciones sociales y pecuniarias. En toda clase de colores, para señoras, señoritas y niñas. Artículo de primera calidad y netamente francés, que no hay que confundirlo con el similar americano, cuya calidad y duración son diez veces inferiores al primero.<sup>147</sup>

---

<sup>144</sup> Pérez Bayas, *op. cit.* p131

<sup>145</sup> *Los Andes*, 20 de diciembre de 1921.

<sup>146</sup> *Los Andes*, 17 de octubre de 1917.

<sup>147</sup> *La Razón*, 31 de julio de 1925.



Los varones de las clase más pudientes visten trajes de casimir y otros textiles importados. Sus prendas se complementan con camisas de cuello firme y corbata de color adecuado. Algunos se esmeran en mostrar gruesos bigotes y barba acicalada. La capa española, apenas usada por pocos terratenientes y adinerados, ya es un anacronismo. El sombrero y el bastón suelen complementar el lujo que se pretende mostrar. Individuos de menor poder adquisitivo preferirán guardar los trajes para los domingos, misas y eventuales fiestas. Como un contraste se observa a mestizos pobres, comerciantes y tenderos que usan gruesos ponchos de pellón, sombrero de fieltro y, cada vez menos, alpargatas de algodón.<sup>148</sup> Para los grupos subalternos el uso del zapato aún no es cosa de todos los días, así, la producción de la fábrica Calero, instalada hacia 1924, estaría dirigida principalmente para la venta fuera de Riobamba.<sup>149</sup> Para los más afortunados, no solo existe un surtido creciente de estas prendas sino también de productos y establecimientos dedicados a su cuidado: la Botica del Comercio anuncia la venta de productos como pan de oro y preparados, según el tiempo permita su confección. Entre estos menciona: Tinta económica para calzado a un sucre el litro, tinta más negra y más fuerte a dos;<sup>150</sup> tintorería La Económica, a más de los servicios de lavado y planchado, ofrece teñir en negro los martes, en azul marino los miércoles, en café y lacre los jueves y en cardenillo y burdeus los viernes,<sup>151</sup> colores que entonces serían los más usados.

A principios de siglo es posible adquirir en Riobamba algunas prendas hechas con tallas fijas, especialmente las interiores. Las exteriores generalmente se hacen sobre medida. Sastrerías como La Iberia ofrecen: “un selecto surtido de casimires, blusas de seda y algodón, americanas, etc. últimos estilos; batas de emperatriz, para niñas y en artículos de fantasía una variedad completa que los ha recibido recientemente”.<sup>152</sup> Para los niños se ofrece “Un hermoso surtido de ternitos

---

<sup>148</sup> Hugo Burgos, *op. cit.* p. 132.

<sup>149</sup> Además de los Zapatos de Calero se podía comprar calzado en almacenes como *La Chig parisien*, establecimiento que además ofrece calzado bajo pedido tomando medidas a domicilio, de acuerdo al rigor de la moda y con materiales frescos. *Los Andes*, 29 de enero de 1921.

<sup>150</sup> *Los Andes*, 12 de diciembre de 1917.

<sup>151</sup> *La Razón*, 24 de marzo de 1924.

<sup>152</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916

“Jersey”, con su respectiva gorra”.<sup>153</sup> Cuando el costo del vestido es alto o existen dificultades para cubrirlo, es posible acudir a Cooperativas de vestido,<sup>154</sup> este mecanismo consiste en acudir a las sastrerías y abonar periódicas cuotas hasta completar el valor de la prenda deseada. La confección de vestimenta, a nivel doméstico, se ve facilitada por la llegada de las “modernas máquinas de coser”.

Algunas de las sastrerías y establecimientos que atienden en Riobamba durante el primer cuarto del siglo XX son: La Ecuatoriana, “toda clase de vestidos para señoras y señoritas”; La Competencia, Taller de modas al estilo sastre, de Ana Luisa I. Viuda de Rodríguez, establecimiento que solicita operarias; La Juventud Elegante, de Elías Carrillo, El Espejo de la Moda de Leopoldo Granizo, La Elegancia, de Floresmilo Peñafiel; Moderna, de Wenceslao Merino; Le Grand Chic, de Manuel M. Zavala; La Moda Americana, de Juan Merino, entre otras. Estos establecimientos, según se puede colegir, siempre tienen trabajo y emplean una considerable cantidad de operarios y ayudantes, quienes, al sentirse inconformes con el trato recibido de sus patrones, se declaran en huelgas como la que convocó a operarios de sastrería en 1919.<sup>155</sup>

#### **4.8. Circulación de periódicos, diarios, libros, revistas y otras publicaciones.**

A partir de la entrada en funcionamiento del ferrocarril la entrega de correspondencia se ve acelerada. Riobamba y otras ciudades comienzan a recibir, entre otros, los diarios *El Telégrafo*, *El Guante*, *El Comercio*, *El Día* y *El Tiempo*.<sup>156</sup> Estos medios no solo darán a conocer, casi el mismo día, los acontecimientos y novedades del país, comenzarán además a difundir información originada en el exterior con celeridad entonces inusitada contribuyendo de este modo a la configuración de “un

---

<sup>153</sup> *Los Andes*, 1 de abril de 1921.

<sup>154</sup> *Los Andes*, 12 de noviembre de 1919.

<sup>155</sup> *Los Andes*, 12 de noviembre de 1919.

<sup>156</sup> *Los Andes*, en diciembre de 1918 anuncia la recepción de suscripciones para quienes deseen recibir diarios como *El Tiempo* de Guayaquil.

ambiente doméstico, buscador de sensacionalismo, de novedades atrayentes de la atención de un público que se mantenía prácticamente estático frente al devenir cuando no absorbo en sus preocupaciones místicas”.<sup>157</sup>

En Riobamba el periodismo surge en la época de García Moreno. Se publicaron los siguientes periódicos: 1863 *El Católico*; 1865 *Orden y Libertad*; 1880 *El Crepúsculo*, *El Jején*; 1885 la *Revista Municipal*, *El Estímulo*, *El Mensajero*; 1887 *El Bien Público*; 1891 *La Opinión*, *El Sufragio*; 1892 *El Templo del Sagrado Corazón de Jesús*; 1893 *Anales del Liceo Chimborazo*; *Boletín de la Junta Patriótica de Chimborazo*; 1894 *La Verdad*, *La Linterna*; 1895 *El Deber*, *El Censor*; 1897 *El Voto Nacional*; 1898 *El Sinaí*; 1901 *La Aurora*, *El Obrero*; 1902 *El Eco del Chimborazo*; 1903 *La Alborada*; 1904 *El Imparcial*, *El Santuario de la Peña*, *La Inmaculada*, *La Tribuna*, *El Orden*; 1906 *El Decoro*, *Revue Mignone*; 1907 *El Aliento*, *La Voz del Centro*; 1908 *El Cronista*, *El Escolar*, *Hogar (¿Honor?)* y *Patria*, *El Impulso*, *El Yankee*; 1909 *El Cóndor*, *La Liga Nacional*. La mayoría de estas publicaciones, por falta de recursos, desaparecieron para 1909. Para entonces solo subsistían *El Templo del Sagrado Corazón de Jesús*, *La Revista Municipal*, *El Cóndor* y *La Liga Nacional*.<sup>158</sup> De forma simultánea y posterior circularon publicaciones como: *El Día*, *El Anunciador*, *El Avisador*, *El Patriota*, *La Evolución*, *El Chimborazo*, *El Amigo del Hogar*, *El Heraldo*, *El Social*, *Ultimas Noticias*, *Los Andes*, *La Razón*. En 1894 la prensa ecuatoriana comprendía 90 periódicos, de los cuales una buena parte eran diarios. Guayaquil tenía 40, Quito 15, Cuenca 8, Babahoyo 6, Loja 4, Bahía 4, Portoviejo 4, Machala 4, Ambato 3, Latacunga 2, Riobamba 4, etc.<sup>159</sup> La mayoría de esos periódicos estaban en la costa y eran publicados por grupos de orientación liberal. Estas publicaciones expresaban las tendencias de la época: el naciente liberalismo económico y político, el libre comercio y la intocabilidad de la

---

<sup>157</sup> Bruno Andrade Andrade, *Reseña de una década que forjaría historia en Crisis y Cambios de la Economía Ecuatoriana en los años veinte*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1987, p. 22.

<sup>158</sup> Este listado de publicaciones y datos relacionados, en su mayor parte, procede de Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p. 434.

<sup>159</sup> Elías Muñoz Vicuña, *La Guerra Civil Ecuatoriana de 1895*, Guayaquil, Universidad Estatal de Guayaquil, 1976, p. 65. Citado por Enrique Ayala Mora, *Historia de la Revolución Liberal Ecuatoriana*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994, p. 84.

propiedad privada. Desde el flanco opuesto eran combatidos por publicaciones fomentadas por sectores conservadores, eclesiásticos y latifundistas estando habitualmente dirigidas por *católicos*<sup>160</sup>. En este orden de ideas no cabría ignorar agregarse una buena cantidad de hojas volantes,<sup>161</sup> las mismas que, así como alcanzaban una cierta continuidad, tuvieron una existencia fugaz,<sup>162</sup> raramente superior al lapso en que las pasiones políticas o los intereses que promovían permanecían encendidos.<sup>163</sup>

Hacia 1916 aparecen publicaciones de mayor continuidad y nivel periodístico. Vale destacar el caso de *El Observador*, de tendencia conservadora y *Los Andes*, de orientación liberal, periódico que circuló hasta 1923 año en que comienza a circular *La Razón*, diario que subsiste hasta los años 30. La importancia de estas publicaciones se basa en cuatro aspectos:

- La defensa que en ellos se hace de los ferrocarriles ecuatorianos, especialmente del que conecta a Durán con Riobamba y por cuya rectificación, a fin de que a Riobamba no llegue solo un ramal, se lucha tenazmente,
- La información sobre hechos acaecidos en poblaciones de la provincia, el resto del país, y el exterior,

---

<sup>160</sup> Hugo Burgos señala como publicaciones de tendencia liberal, en su mayoría, a *El Censor*, *La Linterna*, *La Tribuna*, *El Decoro*, *El Día*, *El Avisador*, *El Heraldo*, *Ultimas Noticias*, *La Alborada*, *El Impulso*, *El Cóndor*, *Los Andes*, *La Razón*. Como publicaciones consideradas como conservadoras, menciona *El Orden*, *El Santuario de la Peña*, *El Templo del (Sagrado) Corazón de Jesús*, *La Aurora*, *Honor (¿Hogar?)* y *Patria*, *El Observador*, *La Liga Nacional*, *El patriota*, *El Sinaí*, *La Evolución*, *El Chimborazo*, *El amigo del hogar*. Hugo Burgos, *op. cit.* p. 129.

<sup>161</sup> Entonces, y hasta bien entrado el siglo XX, son muy comunes en el país las hojas volantes. Con su impresión y ulterior distribución se busca generar adhesión o rechazo a cuestiones de la vida política, especialmente en el ámbito geográfico para el que tales hojas son impresas. Con las volantes se cuestiona o promueve la realización de determinadas obras públicas, se rectifica, refuta, contesta o desmiente volantes previas, se busca “lavar el honor”, se ofertan servicios funerarios, se anuncia el deceso de personas, se informa de propiedades que se hallan en venta, se satiriza a personajes, se fomenta la suscripción para publicaciones, se invita a servicios religiosos, etc.

<sup>162</sup> Otras publicaciones de Riobamba fueron: *Vibraciones*, *El Social*, *El Mosquito*, *El bisturí*, *El Demócrata*, *Don Quijote*, *La Voz del centro*, *El Correo de Chimborazo*, *El patriota* y *El Escolar*. Rodolfo Maldonado y Basabe, *Monografía de la provincia de Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta Nacional, 1930, p. 83 s.

<sup>163</sup> Hugo Burgos Guevara, *op. cit.* p. 129.

- La difusión de temas históricos, literarios<sup>164</sup> y otros antes escasos o rotundamente ignorados y,
- La oferta de bienes muebles e inmuebles; y novedosos productos, servicios y espectáculos de diversa índole con nuevas técnicas publicitarias, especialmente en cuanto al empleo de textos sugestivos junto a llamativos gráficos, para muchos casos.

*Los Andes* y *La Razón*, diarios en los que es posible intuir alguna continuidad por contar con la participación de periodistas como Luis Alberto Falconí, son órganos que, con logrado estilo, recogen sentidas páginas editoriales expresan una parte de la vida y la historia *no oficial* de la Riobamba temporal en que se inscriben. Sus páginas, a más de los cuatro aspectos destacados en los anteriores párrafos, recogen cientos de historias, textos y detalles aparentemente triviales pero reveladores de los latidos más íntimos de la ciudad. En su secciones sociales se agradece detalladamente los envíos de coronas mortuorias, se informa del nacimiento de niños, de onomásticos, de personas y familias que salen de viaje desde Riobamba o pasan por esta ciudad “en tren ordinario”. Estos viajes, próximos o ya verificados, son a Cuenca, Quito, Durán, Huigra o simplemente “al campo”. La carga de ironía, mientras más oportuna, más aguzada: “En el tren de hoy llegará procedente de Estados Unidos, el Sr. Dn. Gonzalo Córdova, prestigioso liberal y hombre de letras a quien, por estas razones, saludamos, sin olvidar, desde luego, la ingrata labor que hizo, como Ministro de Estado, en la primera administración del General Plaza, en contra de los intereses de Riobamba, cuando se trató de la obra del Ferrocarril. del Sur.”<sup>165</sup> Esta sección también informa del estado de salud de determinadas personas, sea que sufran una enfermedad o

---

<sup>164</sup> Poesías de Jorge Araujo Chiriboga, José María Egas, Medardo Angel Silva, Arturo Borja, Luz Elisa Borja, etc. También se publican artículos, cuentos y relatos. Sus autores son ecuatorianos y extranjeros.

<sup>165</sup> *Los Andes*, 19 de enero de 1917.

se encuentren convalecientes, “mejorando de sus dolencias tras haber sufrido una exitosa operación”.

Las páginas de estos diarios recogen frecuentes quejas: quejas contra falsos mendigos, contra pordioseros que “andan averiguando como beatas la vida ajena y sirviendo de espías y de intermediarios para toda clase de actos criminales”, individuos que ejercen este “socorrido oficio” con sus 2 o 3 hijos. Quejas como las citadas sirven de motivo para exhortar a las autoridades a la creación de un asilo. Otra queja exclama “Basta de música” a la espera de que “el artista Sr. Darío Villagómez nos deje en paz, por lo menos hasta que aprenda piezas que valgan más que las de a medio, real y real y medio, con que nos regala diariamente”<sup>166</sup> No faltan pintorescos reclamos contra carpinteros que exhiben sus ataúdes en las aceras “como para que elijamos el que nos conviene a cada uno de nosotros” clamando porque “Ojalá el Sr. Comisario Municipal nos libre de esta pesadilla...” o contra los gritos destemplados de los comerciantes.<sup>167</sup> Quejas más frecuentes se refieren a la escasez de menudo para los vultros o de robos a domicilios y viajeros que llegan a los hoteles mientras otras notas, en el plano de la información, refieren accidentes, homicidios, peleas y otros hechos en las parroquias de Chimborazo o en Quito, Guayaquil y otras ciudades.

Los diarios no son los únicos impresos que circulan o comienzan a llegar hasta Riobamba. En estos años el país comienza a recibir más libros.<sup>168</sup> En Riobamba, a una “sucursal interina” de la Librería Sucre de Quito llegan en 1917 algunas “obras literarias ricamente ilustradas: Unamuno, Ramón del Valle Inclán, Eça de Queiroz, Pío Baroja, Anatole France, Felipe Trigo”. En este establecimiento se ofrecen también revistas sobre moda y guerra europea.<sup>169</sup> No se tiene un detalle

---

<sup>166</sup> *Los Andes*, 17 de noviembre de 1916.

<sup>167</sup> *Los Andes*, 1 de diciembre de 1916.

<sup>168</sup> Angel F. Rojas, *La Novela Ecuatoriana*, Ediciones Ariel, Guayaquil, s/f p. 94.

<sup>169</sup> *Los Andes*, 5 de enero de 1917. Entre las revistas y publicaciones que se vendían en Riobamba cabe mencionar algunas especializadas en Medicina, Comercio, Política, Finanzas, Artes y Oficios, Figurines, Revistas de moda. *Los Andes*, 20 de diciembre de 1921. También se receptaron suscripciones para revistas europeas como: *Jornada Deportiva, Barcelona; Plus Ultra, Buenos Aires; Weldon's catálogo of Fashions, Londres; La Moda de Mañana, Londres; Paris Elegante; La Reforma Social, Nueva York; El Cultivador Moderno, Barcelona; Memorial de Artillería* y otras, en su mayoría, españolas e inglesas. *La Razón*, 19 de diciembre de 1924. Algunas librerías, como la Nacional, anuncian trabajar con consignaciones y comisiones. *Compañía Guía del Ecuador*, op. cit. p. 435.

de los títulos que llegan a la ciudad ni es posible saber si su lectura influyó de algún modo específico en sus lectores. La siguiente tabla, sin intención de establecer conclusión alguna a partir de los datos que presenta, reproduce un reporte mensual del bibliotecario municipal:<sup>170</sup>

Materias	Personas			
	Enero	Febrero	Marzo	Abril
1916				
Literatura	52	60	82	66
Historia	20	50	73	74
Filosofía	20	24	12	15
Sociología	12			
Obras generales (periódicos, diccionarios)	96	102	75	88
Legislación	-	16	-	-
Totales	200	252	242	243

Los lectores que acuden a la Biblioteca Municipal no son numerosos, esto da lugar a que en las sesiones del Concejo Municipal, “...en vista del escaso trabajo que tiene el Señor Bibliotecario Municipal, i del exceso que hai en la Secretaría de la Jefatura Política, se rebaje de su sueldo al primero diez sucres i se añada al sueldo del segundo”. El acta respectiva señala que esta petición es aprobada declarándola urgente.<sup>171</sup> Otros lectores, especialmente estudiantes, acuden a las

<sup>170</sup> *Revista Municipal*, No 572, 1916.

<sup>171</sup> *Revista Municipal*, No 578, 11 de agosto de 1916. De todas maneras la Biblioteca siempre tuvo qué hacer. Sus preocupados bibliotecarios solicitan al Concejo Municipal la obtención de catálogos de librerías europeas mediante pedidos a embajadas (1901), la compra de libros sobre temas específicos: la independencia ecuatoriana por ejemplo; la compra de esferas geográficas, la contratación de retratos como los de Sucre y Bolívar encargados al pintor Salas (1901) o la autorización para realizar canjes con lectores interesados en poseer los libros que existían en más de un ejemplar. Los inventarios y reportes de biblioteca nos dan la idea de una dependencia que procuraba mantenerse actualizada y trataba de enfrentar los constantes robos o entregas atrasadas, tal el caso de un libro de Jorge Juan, el cual, al no ser devuelto, fue hallado en 1901 en un escondite de la casa del sacerdote y arqueólogo Juan Félix Proaño. Este, acaso en compensación, ofrece regalar unos Evangelios Ilustrados. En ese mismo año se propone al Concejo Municipal la compra de la biblioteca que perteneció a Juan León Mera. Esta colección, se dice, está compuesta por

bibliotecas de los colegios San Felipe y Pedro Vicente Maldonado, los únicos de entonces.<sup>172</sup> Las familias más adineradas contarían con sus colecciones particulares de libros o simplemente no tendrían a la lectura entre sus prioridades.

Cerrando esta relación sobre libros y lectura, vale mencionar que en una de las páginas de la Revista Municipal, se recoge un llamativo aviso. Los títulos citados nos dan alguna luz sobre el acérrimo pensamiento conservador que, opuesto a lecturas ‘perniciosas’, debe haber imbuido el pensar de un importante sector de la Riobamba de aquel tiempo:

#### AVISO IMPORTANTE

**A los padres de familia, a los amantes de la ciencia y el progreso y,  
en especial a los señores de “El Observador”**

Hago saber que en la Biblioteca Municipal de este lugar no solo existen obras *pornográficas*, de *impíos furibundos*, de *desbocados blasfemos*, de *clerófobos hipócritas*; sino, también, obras de todo género, como debe coleccionar una Biblioteca Pública; y son las siguientes:

Historia del Ecuador, por González Suárez, por Don Pedro Moncayo, por el Padre Velasco, por Don Pedro Fermín Cevallos, métodos de aritméticas de varios autores, un completo surtido de Gramáticas de los mejores filólogos, algunas y muy buenas de Ciencias Naturales, Enciclopedias de Artes y Oficios, etc., etc., y, una sección abundante de obras Católicas, Apostólicas, Romanas; de la cual anoto las principales:

Pío X - Catecismo de los Párvulos (nueva edición en 20 páginas)

J. Gaume. - Catecismo de Perseverancia

Moigno Los Esplendores de la Fe

A. Nicolás. - La Virgen y el Plan Divino

Montrevil. - La Vida de Jesucristo

---

2000 volúmenes, folletos y colecciones de periódicos. Al parecer esta compra no se llegó a concretar. Datos provenientes del Archivo Municipal de Riobamba.

<sup>172</sup> La biblioteca del Colegio Pedro Vicente Maldonado es inaugurada el 23 de noviembre de 1902. Archivo Municipal de Riobamba. La del San Felipe, fomentada por los Jesuitas, habriase iniciado en 1864. Para 1909 las bibliotecas de estos colegios están compuestas por la cifra aproximada de 2000 volúmenes cada una. La del Municipio, fundada el 13 de abril de 1889, comprendería 2986 volúmenes, algunos de ellos entonces legados por el filántropo José Félix Crespo. Compañía Guía del Ecuador, *op. cit.* p. 430. Guillermo Hernández Cevallos, *op. cit.* p. 35.



- Santa María. - Misterios Gozosos
- Ravelet. - Vida de J. Bautista de la Salle
- Carbonero. - La Cruz
- Baumon. - La Iglesia. Instituto de los Jesuitas
- Sardá y Salvany. El Liberalismo es Pecado<sup>173</sup>
- Larraga. Teología
- Rodríguez. - Conformidad con la voluntad de Dios
- White. - Patriarcas y Profetas
- Orti y Lara. - La Inquisición
- Juan Maura. - Pastorales
- Arnaó - Colección de Cánones
- D'Espiney. - Don Bosco
- Gabriel de Contreras.- Despertador Eucarístico
- Villarino S. J. - Devocionario Popular
- Pedro Lavalle. - Oraciones
- S. Alfonso María de Ligorio. - El Libro de la Buena Muerte
- Padre Buenaventura. - Manojito de flores, en tres ramilletes
- Un Padre de la Compañía de Jesús. - Hojitas de Oro. Dedicadas a las hijas de María
- El mismo. - Gotas de Rocío. Dedicadas a las mismas
- Otro Jesuita. - La Llave del cielo
- Bossuet. - Los Santos Evangelios
- Varios autores. - Biblias (con el Cantar de los cantares de Salomón, la historia de las hijas de Lot y la del casto José)
- Landriot. - Los Pecados de la Lengua.

**El Director de la Biblioteca Municipal.**

---

<sup>173</sup> Durante la realización de esta investigación se localizó una hoja volante emitida en Quito el 30 de diciembre de 1884. En dicho documento se promueve la reimpresión de un "Opúsculo en el que se discuten y resuelven con maestría y severa lógica, todas cuestiones relativas al liberalismo": *El liberalismo es pecado*. Las suscripciones para esta reimpresión parcial - el original tiene más de 200 páginas, la reimpresión propuesta no superaría las 150-, se anuncia, se receptan en la Curia Arzobispal y tienen un valor de 20 centavos. Quienes no respalden esta iniciativa, se añade, podrán adquirir posteriormente el libro por 30 centavos. Al final de la hoja volante mencionada se incluye, con mucho detalle, el índice de *El liberalismo es pecado*. Súmese a esto el hecho de que en la mencionada volante se alude al liberalismo como una "peste" a la que no cabe más que combatir.

#### 4.9. Cultura, deportes y entretenimiento

Generalmente se asume al espectáculo como un evento que altera la cotidianidad o que no necesariamente forma parte de ella. En este apartado se considera al espectáculo como un evento que, pese a no ser diario, forma parte de la cotidianidad del período estudiado: el tiempo que queremos conocer es una época en que los espectáculos, dada la inexistencia de la industria cultural posterior, son más frecuentes y, en una ciudad pequeña, dan mucho que hablar durante más tiempo.

La llegada del ferrocarril a Riobamba introduce muy atractivas novedades en cuanto a cultura, deportes y entretenimiento. Junto a los viajeros de tránsito entre Guayaquil y Quito, entonces obligados a pernoctar en Riobamba, vienen compañías de zarzuela, conjuntos de bailarinas, tonadilleras, cupletistas, danzarinas, sopranos, tenores, escritores, músicos y poetas. También llegan circos.<sup>174</sup> La presencia de artistas, aunque en algunos casos se limite a pocas horas, dinamiza sensiblemente la vida cultural de la ciudad y ofrece nuevas formas de entretenimiento y diversión. Entre los deportes que se practican o se espectan a principios de siglo,<sup>175</sup> se destacan la equitación, el *foot ball*, el box, el juego con pelota de hilo y, en menor medida el ciclismo, el ajedrez, y el tiro.

Una de las novedades más llamativas, si bien no sabemos de una fecha exacta de su llegada a Riobamba,<sup>176</sup> es el cine o las ‘vistas’, denominación entonces dada a las proyecciones

---

<sup>174</sup> Entre 1901 y 1903 llegan circos como el Europeo o el Argentino. A más de las funciones autorizadas, estos circos eran requeridos para dar funciones benéficas a favor de los presos y otros malhadados, incluso como requisito para su funcionamiento.

<sup>175</sup> “En la época, el deporte tenía características diferentes a las actuales. De aficionados o “amateurs” a nadie se podía ocurrir pensar que podía vivir del deporte” Wilma Granda Noboa, *op. cit.* p. 106. Lo que se da en llamar “cultura”, de igual forma, entonces es un medio para alcanzar distinción o “lustre” más que una vía para la superación personal.

<sup>176</sup> La primera proyección cinematográfica registrada en Riobamba, de acuerdo a Carlos Ortiz Arellano, tuvo lugar el 10 de agosto de 1909. Quien realizó esta proyección, un ciudadano extranjero, recibió 10 sucres por su servicio. Documentos localizados en el Archivo Municipal de Riobamba nos obligan a reconsiderar esta información pues en el folio 119 correspondiente a los documentos de 1901 consta una solicitud de permiso para exhibir por 5 ocasiones el cinematógrafo de Edison al cual califica Rafael Ramírez, nombre apenas legible del peticionario, como un “Espectáculo honesto e instructivo”. Otro documento, acaso digno de más crédito por llevar fecha, es una petición de permiso de funcionamiento del Bióscopo, Cinematógrafo Cantante de la Empresa Sotomayor, negocio itinerante que presenta tal petición en 1908.

cinematográficas.<sup>177</sup> En el primer cuarto del siglo XX las vistas constituyen un espectáculo que, en cuanto aparecen los periódicos, es objeto de muy elogiosos y sugestivos anuncios de prensa<sup>178</sup> a la vez que genera modas y comportamientos en los espectadores.

En la primera década del siglo XX no existen teatros. Para recitales, conciertos y otros eventos se acude a templos y a salas de los establecimientos educativos existentes en Riobamba. Pese a esta ausencia de escenarios el interés que generan este tipo de eventos es considerable. En esta efervescencia se dan a conocer escritores, poetas y poetisas, de Riobamba y otras ciudades, como: Luz Elisa Borja, Ricardo Borja León, Carlos Arturo León, Miguel Angel León, Luis Alberto Falconí, Gonzalo Escudero, Angel Leonidas Araujo, etc.

La circulación de capitales y las promisorias perspectivas económicas de la época repercuten, inclusive con perspectivas de inversión, en el mundo de la cultura y el entretenimiento. En este clima de interés por las cuestiones artísticas, Riobamba registra interesantes progresos. Para 1921 se ofrecen Clases de bailes modernos con el profesor José Vicente Leiva.<sup>179</sup> Para 1925 se anuncia la apertura de una Escuela de Bellas Artes fomentada y dirigida por Pedro Pablo Traversari con el respaldo de la Municipalidad. En dicha Academia se impartirán clases de música, pintura, declamación. Los promotores de esta escuela incluso ofrecen asignar veinte becas para pobres que demuestren talento.<sup>180</sup> En ese mismo año el maestro Rafael A. Sojos anuncia la creación del Instituto Musical Wagner, plantel en el que se propone enseñar teoría musical, solfeo, violín, piano e instrumentos de cuerda y sople. Se anuncia clases nocturnas, a costos inferiores, para obreros.<sup>181</sup>

---

<sup>177</sup> Wilma Granda Noboa se refiere al ferrocarril como un “Transporte que... ..permitió la ciudades y pueblos y marcó la inicial irradiación del cinematógrafo. Wilma Granda Noboa, *Cine silente en el Ecuador, 1895, 1935*, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Cinemateca Nacional, UNESCO, 1995, p. 13.

<sup>178</sup> “Entonces no existía la crítica cinematográfica, sino una acumulación de adjetivos, a modo de anzuelo publicitario” Wilma Granda Noboa, *op. cit.* p. 44.

<sup>179</sup> *Los Andes*, 24 de septiembre de 1921.

<sup>180</sup> *La Razón*, 1 de mayo de 1925.

<sup>181</sup> *La Razón*, 8 de mayo de 1925.

Cuando faltan pocos meses para la inauguración del Teatro *Maldonado* la prensa elogia la iniciativa de contar con un centro adecuados para los eventos que entonces tienen lugar. Según *Los Andes* ya es tiempo de “que esta ciudad posea un edificio de esta clase, *un cabaret*”. Junto a esta aseveración se ponen como ejemplos los casos de Costa Rica o de Buenos Aires, ciudad que con el *Colón* da un ejemplo del tipo de escenarios con que deben contar las ciudades modernas.<sup>182</sup> Antes de la existencia de este y otros escenarios “las vistas” eran proyectadas en las afueras del Municipio, generalmente con motivo de fiestas cívicas. Posteriormente se proyectan en forma habitual y con fines comerciales películas de cine mudo. Este tipo de cine, en ciudades pequeñas, persistirá hasta la década del 30 e inicios de los 40.<sup>183</sup> En el acompañamiento musical de estas cintas, entonces en vivo, se destacaron en Riobamba pianistas como Quintiliano Granja, Carlos Alvarez y Arsecio Saquicela. Este último llegó a conformar la Orquesta Saquicela.<sup>184</sup>

En 1917, el 7 de mayo, Riobamba inaugura el *Maldonado*, su primer teatro y sala de proyección de “vistas”.<sup>185</sup> Su propietario es el italiano Bartolomé Sghirla. Durante años su proscenio acoge abundantes veladas teatrales, literarias, poéticas y musicales.<sup>186</sup> Al *Maldonado* llegan escritores y artistas como los colombianos Aurelio Martínez Mutis y Emilio Murillo<sup>187</sup> o el cubano Eduardo Zamacois, quien incluso es declarado huésped de honor por la Municipalidad de Riobamba.

Las relaciones entre familias guayaquileñas y riobambeñas se estrechan gracias al ferrocarril. En esta circunstancia entran de por medio intereses financieros. Estos, frecuentemente dan lugar a alianzas orientadas a procurar el ensanchamiento de patrimonios y evitar su dispersión. Los eventos deportivos, en los que la hípica ocupa un destacado lugar, son la ocasión para establecer

---

<sup>182</sup> *Los Andes*, 12 de enero de 1917.

<sup>183</sup> Wilma Granda Noboa, *op. cit.* p. 54.

<sup>184</sup> Mario Godoy Aguirre, *La Música en Chimborazo*, ensayo inédito gentilmente proporcionado por su autor. Anuncios de cine publicados entre la segunda y tercera década del siglo XX frecuentemente traen la apostilla de Gran Orquesta. Agrupaciones como la Orquesta Saquicela, probablemente acompañaban algunas de las cintas proyectadas.

<sup>185</sup> Los anuncios de cine frecuentemente anuncian que tras las proyecciones se ofrecerán espléndidas cenas.

amistades, alianzas y negocios<sup>188</sup> pues la equitación no es un deporte que ignore diferenciaciones sociales. Los primeros torneos son organizados por el ciudadano Guillermo Lad en 1910.<sup>189</sup> año en que este promotor pide al Municipio autorización para organizar las competencias. En ellos participan propietarios y familiares de propietarios de quintas o haciendas. La hípica riobambeña vive sus mejores años a partir de 1916, año en que se adecua una pista en la quinta “El Prado”, propiedad de la familia Cordovez. *Los Andes*, *La Razón*, *El Observador* y otros informativos de la época, dedican extensas columnas a las crónicas hípicas, incluso redactadas en verso. “El Mundo Elegante”, denominación dada al hipódromo,<sup>190</sup> se convierte en una próspera empresa que maneja fuertes cantidades de dinero. Una parte de sus instalaciones además es usada para espectáculos taurinos, artísticos y encuentros boxísticos<sup>191</sup> eventos como los reseñados en esta breve nota:

#### **C'est fini**

Ayer tuvo lugar la clausura de la temporada hípica en el hipódromo, con un gran *meeting* en combinación con una corrida de toros, en la que los Valientes diestros Morenito y Villita, obtuvieron entusiastas y merecidos aplausos, especialmente el último, quien dio instantánea muerte al bicho con una limpia y segura estocada. También Carbonero se lució poniendo algunos pares de banderillas.<sup>192</sup>

---

<sup>186</sup>En tal razón, personas como Eduardo Beltrán, ofrecen en Riobamba sus servicios como pintor, decorador, escenógrafo, decorador, etc. *Los Andes*, 15 de diciembre de 1920.

<sup>187</sup> *Los Andes*, 12 de febrero de 1917.

<sup>188</sup> Entonces abundan las familias con pretensiones aristocráticas. Carlos Ortiz Arellano destaca como en noviembre de 1920, a un concurso de belleza convocado por el centenario de la independencia de Riobamba, se presentan 57 candidatas. En la corte de la ganadora figuraban niñas de doble apellido gracias al empleo de la conjunción y: Enriqueta y María Luisa Dávalos y Valdivieso, Luisa Chiriboga y Larrea, Carmela y Leticia Durán Ballén y Romero, María Dávalos y Velasco, etc.

<sup>189</sup> Manuel Romero palacios, ed. *Chimborazo, Corazón de la Patria*, Cuenca Romlacio Editor, 1994, p. 46.

<sup>190</sup> Hipódromo que no habría de ser el único, en la ciudadela Bellavista se proyectaba construir otro.

<sup>191</sup> Manuel Romero palacios, ed. *op. cit.* p. 46.

<sup>192</sup> *Los Andes*, 28 de mayo de 1917.

Las retretas, de origen europeo, constituyen otro de los entretenimientos disfrutados por los riobambeños.<sup>193</sup> Estas comienzan a tener lugar en los parques y plazas que se van construyendo en la ciudad y consisten en conciertos populares dados por las bandas de los pueblos, de la policía, el Municipio o el ejército. Las actuaciones musicales de estas agrupaciones posteriormente tienen lugar también en eventos deportivos<sup>194</sup> siendo entonces travesura habitual en algunos *mozalbetes* el chupar limones frente a las bandas a fin de alterar su interpretación por las sensaciones de acidez que visualmente transmitían a los músicos.<sup>195</sup> Las agrupaciones interpretaban sanjuanitos, yaravies, carnavales, pasillos, chilenas, tonadas, marchas, pasodobles, habaneras, mazurcas, polkas, valeses vieneses o las piezas más populares del repertorio clásico. Las bandas populares con frecuencia alegran las fiestas particulares, especialmente aquellas de carácter religioso comúnmente organizadas por priostazgo. Su presencia es especialmente notoria en pases del niño, procesiones y otras celebraciones.

A inicios de siglo, en Riobamba era muy popular el tema musical *La Giralda*, interpretado por la Banda del Cuartel, lo era también el albazo *El Maicito*, así como el *Alza que te han visto*, *el costillar*, *el baile del sombrero*,... Algunas de las piezas de moda tenían un cierto ritual para su baile, tal el caso de *El pavo*, sanjuanito compuesto en homenaje a alguna autoridad de la época, era una pieza que debía ser bailada por cinco parejas en círculo y una en el centro con una botella. Cuando se producía el cambio de parejas, quien quedara solo debía pagar una multa o tomar una copa de licor. Para *el baile del toro rabón* se designaba “al más chistoso” para que hiciera de toro mientras los demás lo toreaban y hasta simulaban matarle colocándole el dedo sobre la espalda. *El baile de las*

---

<sup>193</sup> *Los Andes*, en su edición del 24 de noviembre de 1916 informa sobre una retreta desarrollada en el Parque Maldonado. A este dato, en el ensayo citado, Mario Godoy Aguirre se refiere como una primera referencia sobre el asunto si bien señala la previa existencia de Bandas de los regimientos Sucre y Carchi en 1895 o del Batallón Pichincha en 1912. *op. cit. s/p*. Algunas retretas fueron dirigidas por músicos de gran importancia, tal el caso de Segundo Luis Moreno, quien el 14 de noviembre de 1918 conduce una que incluyó obras de Donizzeti, Strauss y S. Lope. Mario Godoy Aguirre, *op. cit. s/p*

<sup>194</sup> Mario Godoy Aguirre señala la presencia de una banda militar en un encuentro de fútbol en mayo de 1919. *op. cit. s/p*

<sup>195</sup> Información proporcionada por Mario Godoy Aguirre en diálogo personal.

*escaramuzas* tenía lugar en la Plaza Santo Domingo, después Parque Sucre, y se realizaba con cuatro caballos lujosamente ataviados.<sup>196</sup>

El disfrute de la música en casa es posible para las “familias distinguidas” que puedan costearse la compra de un instrumento. En un tiempo en que no existen radiodifusoras y apenas comienzan a aparecer las vitrolas y gramófonos, los diarios ofertan pianos y pianolas Hensel, Zeitter & Winkelmann Braunschweig, Kimball o Playotone,<sup>197</sup> instrumentos a los que frecuentemente anuncian como “pianos automáticos”. Quienes no dispongan de recursos para un instrumento como estos, pueden optar por alternativas más asequibles,<sup>198</sup> así, almacenes de la localidad ofrecen *encordaduras* y otros accesorios para guitarras, bandurrias, bandolines, etc.

En el teatro Maldonado también es posible escuchar música en conciertos como los ofrecidos por agrupaciones como la Lira Colombiana<sup>199</sup> o la Lira Quiteña. En esta última agrupación participaron músicos como César Jijón en el bandolín; Reinaldo Villacrés en el segundo bandolín; Rafael Suárez en la bandola contrapunto; Pablo Rosero en el tiple segundo; Victor Medina en la guitarra solista; Luis A. Zambrano en el Guitarrón; Miguel Angel Casares y Humberto Dorado Pólit, cantantes. La Lira Quiteña ofrece audiciones en las que se interpretarán “aires nacionales, fox trots, música clásica y yaravies de nuestra tierra”.<sup>200</sup>

El Maldonado no es el único recinto que acoge espectáculos. Las plazas de la ciudad sirven como locación para las carpas de los circos. Algunos de los que entonces visitaron Riobamba son Indian Circus, Gran Circo Treviño, Gran Circo Cavallini o el Gran Circo Nelson cuyo anuncio invita a divertirse “antes de morir”. Otros espectáculos con un componente evidentemente circense están dados por la presentación de prestidigitadores, transformistas, fakires, ilusionistas

---

<sup>196</sup> Mario Godoy Aguirre, *op. cit* s/p

<sup>197</sup> Instrumentos que, por información proporcionado por Luis Alberto Costales Cazar en diálogo personal, incluso eran trasladados en carretas, a pie, y después en camiones, para ofrecer serenatas.

<sup>198</sup> Como el arrendamiento de pianos, servicio requerido mediante anuncio en *Los Andes*, Riobamba, 14 de junio de 1918.

<sup>199</sup> *Los Andes*, 9 de agosto de 1922

<sup>200</sup> *La Razón*, 17 de julio de 1925

“con poder de invisibilidad”, hipnotistas, comediantes, ventrílocuos, perros danzarines, entre los registrados.<sup>201</sup>

Eventos como lo mencionados no son los únicos que tienen lugar en Riobamba o para Riobamba. En 1920 llega a Riobamba el Telégrafo 1°, primer aeroplano que aterriza en la ciudad. Este evento es “vendido” como un espectáculo de la Empresa Elia Liut. Para este fin se ponen a la venta localidades cuyos costos oscilaban entre los 50 centavos y los 12 sures pues el aterrizaje estuvo previsto en el hipódromo.<sup>202</sup> Para 1921 se anuncia el arribo de Schmid y Walker, ascensionistas suizos que conquistarán la cumbre del Chimborazo.<sup>203</sup> La nota periodística informa que Schmid y Walker llevarán una bandera de seis varas de largo, la misma que, si hace buen tiempo, podrá ser divisada desde Riobamba. Más adelante se aclara que dicha observación solo será posible con ayuda de un telescopio aunque días después se señala que no se pudo ver nada, ni siquiera con el auxilio del telescopio instalado por el Municipio para este fin.<sup>204</sup>

Esta somera revisión de la cotidianidad de Riobamba durante el primer cuarto del siglo XX nos sitúa ante un período en el que se registran procesos de emergencia de nuevas prácticas, en unos casos, de paulatinas modificaciones, en otros, y aun de convivencia simultánea de códigos antiguos con nuevos en algunas situaciones. Los aspectos considerados, desde diversas ópticas, nos permiten imaginar y caracterizar las contingencias de la vida diaria de la ciudad en el lapso contemplado. Su interrelación bien nos permite esbozar una primera aproximación a las circunstancias y formas en que la ciudad vivió un período de continuidades y rupturas que, como se ha visto, ha dependido de una estructura dominante vinculada a los centros generadores de cambios en los casos observados. La población, en muchos casos, tuvo un papel pasivo y receptivo ante lo nuevo sin que, a la final, terminen pesando demasiado ocasionales manifestaciones de oposición a los cambios ni las dificultades de diversa índole que a sectores subalternos impidieron

---

<sup>201</sup> En diarios, revistas, hojas volantes y otras publicaciones de la época.

<sup>202</sup> *Los Andes*, 1 de octubre de 1920.

<sup>203</sup> *Los Andes*, 7 de mayo de 1921.



una pronta incorporación a lo que el nuevo siglo llegó a significar. Las nuevas prácticas, puede verse, no son generadas desde el interior sino que son impuestas en un proceso que se ve facilitado por los progresos en materia de transporte, comunicaciones y una nueva forma de ver el mundo facilitada, en gran parte, por los cambios inherentes a la difusión del pensamiento liberal.

---

<sup>204</sup> *Los Andes*, 23 de mayo de 1921.

## Conclusiones

Si bien el ferrocarril no tuvo las consecuencias inmediatas y aun ‘milagrosas’ que muchos esperaban, en cuanto transporte moderno, posibilitó en forma notoria la creciente integración de un país entonces disperso, pobremente comunicado, insuficientemente abastecido de alimentos y mercaderías y evidentemente endeble al momento de proyectar la idea de nación en el imaginario de sus habitantes. La terminación del ferrocarril, proceso que coincide con la construcción de carreteras y la llegada de vehículos más veloces al país, en ningún caso nos permitiría hablar de una victoria pírrica para sus gestores pues, pese a la circunstancia anotada, estamos ante un logro importante para su tiempo, logro por demás trascendental en el proceso de integración económica y social de un país entonces más disperso e incomunicado que cuando el ferrocarril solo era una quimera de bien identificados visionarios.

No todos los cambios registrados en el ámbito físico de Riobamba y en su respectiva cotidianidad, proceso que guarda simultaneidad con la lucha por la rectificación de la vía férrea, pueden ni deben comprenderse únicamente a partir de la entrada en funcionamiento del nuevo medio de transporte, no obstante, hemos podido constatar cómo su llegada, desde 1905, tuvo importantes efectos en la morfología de la ciudad, en su economía, en las prácticas, costumbres y hábitos de consumo de sus habitantes, en sus formas de entretenimiento, en su idea de país y aun en su forma de ver el mundo. Estos cambios sin duda se acentuaron desde 1924, año de la llegada del ferrocarril por vía rectificada. Este acontecimiento, en el marco de las circunstancias históricas y socioeconómicas y tecnológicas que marcaron el tiempo estudiado, suscitó nuevos cambios, acreció la importancia de Riobamba al convertirse en estación ferroviaria central, dinamizó la economía de la ciudad, incrementó el intercambio interregional y fue uno de los ejes de la culminación de un proceso que dio lugar al surgimiento de un estilo de vida propiamente urbano. Este surgimiento, como hito cimero, supuso además la ruptura entre una Riobamba de caracteres

rurales con respecto a la sociedad tradicional de cuño hispanista aunque no evitó que los indios sigan siendo objeto de discriminación en la esfera urbana.

Si bien la historia de una ciudad no puede construirse únicamente a partir de la historia de sus transportes, no cabe duda que el desarrollo de estos constituye un factor fundamental de progreso urbano. Para Riobamba, el anhelo de contar con el servicio del ferrocarril fue una de las mayores preocupaciones durante el primer cuarto del siglo XX. Esta aspiración fue suficientemente fuerte y sentida como para cohesionar a buena parte de la población hacia la consecución de ese objetivo. Esta lucha venció dificultades y desacuerdos con el poder central a la vez que neutralizó toda oposición proveniente de sectores conservadores y grupos opuestos a que el tren llegue a la ciudad. La llegada del tren a Riobamba modifica sensiblemente la vida de la ciudad: desata procesos de movilidad poblacional, permite la llegada de maquinarias y materias primas que robustezcan y modifiquen la actividad económica, incrementa el valor de los predios y tierras atravesadas por los rieles, crea espacios para la inversión en el comercio, fomenta nuevas prácticas cotidianas o modifica las existentes y, de manera especial, suscita una mayor comunicación e integración interregional, robustece los vínculos de Riobamba con Guayaquil, Quito y otra poblaciones a cuyo progreso también ayuda el tren. No por estas constataciones cabe eludir los desequilibrios y pauperizaciones igualmente desatados por la entrada en funcionamiento del nuevo medio de transporte.

Los años en que el tren es un factor de importancia para las actividades económicas de Riobamba corren paralelos a un período en el que la morfología de la ciudad se ve sensiblemente modificada por la construcción de viviendas, edificios, templos, parques y otros referentes urbanos. En estos cambios, cabe destacar la importante participación del Municipio, como ente de gestión y regulación. Determinados espacios de Riobamba, al ser refuncionalizados, determinan nuevas lógicas de circulación y aun de discrimen entre grupos sociales. La importancia del período

considerado se cifra en buena medida en el robustecimiento de la base urbana, fenómeno paralelamente potenciado por la paulatina incorporación de modernos servicios públicos.

La consideración de la cotidianidad de Riobamba durante el primer cuarto del siglo XX nos sitúa ante un período en el que emergen nuevas prácticas, otras se ven modificadas o se caracterizan por la persistencia y fusión de códigos antiguos con nuevos. Las prácticas tratadas, en mayor o menor medida, nos llevan a colegir la forma en que los habitantes de Riobamba atendieron las contingencias de la vida diaria en el lapso contemplado. Su interrelación bien nos permite esbozar una primera aproximación a las circunstancias y formas en que la ciudad vivió su particular lógica del proceso de modernización registrado en el país en las primeras décadas del siglo XX, proceso que, como se ha señalado, ha dependido directa y permanentemente de las estructuras dominantes y centros generadores de cambios. En muchas de las circunstancias, la población tuvo un papel pasivo y receptivo ante lo nuevo sin que, a la postre, pesen demasiado ocasionales manifestaciones de rechazo al cambio ni las dificultades que a sectores subalternos impidieron su incorporación al nuevo siglo. Las nuevas prácticas, puede verse, no son generadas desde el interior sino que son impuestas por los nuevos tiempos, su llegada evidentemente se ve facilitada por los progresos registrados en materia de transporte y comunicaciones. En todo esto, qué duda cabe, la difusión del pensamiento liberal jugó un rol de primera importancia.

## Bibliografía

Alfaro Eloy, *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito*, en De Janón Alcívar, Eugenio, *El viejo luchador, su vida heroica y su magna obra*, Quito, Empresa Editora Abecedario Ilustrado, 1942

Andrade Marín Francisco, *Los ferrocarriles del Ecuador ante los de América en general*, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1908

Anónimo, *Riobamba y el Ferrocarril, artículos publicados por "La Linterna" en el mes de julio último*, Quito, Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1905

Anónimo, *El Ferrocarril de Riobamba y la Revolución del 1° de Enero de 1906*, Riobamba, Imprenta Municipal, 1906

Ayala Mora Enrique, *De la Revolución alfarista al régimen oligárquico liberal*, en Ayala Mora Enrique, ed., *Nueva Historia del Ecuador*, T.9, Quito, Editorial Grijalbo, Corporación Editora Nacional, 1990

Ayala Mora Enrique, *Historia de la Revolución Liberal Ecuatoriana*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994

Ayala Mora Enrique, *Lucha política y origen de los partidos en el Ecuador*, Quito, Ediciones de la Universidad Católica, 1978

Banco Central del Ecuador, *El Banco Central del Ecuador en Riobamba, 1928, 1988*, Riobamba, Ediciones del Banco Central del Ecuador, 1989

Benítez José, *La Basílica (De Riobamba), Cien Años de Historia*, Cuenca, Ediciones Don Bosco, 1983

Burgos Guevara Hugo, *Relaciones interétnicas en Riobamba*, Quito, Corporación Editora Nacional, Colección Quitumbe, 2ª edición, 1997

Bustos Guillermo, “Notas sobre economía y sociedad en Quito y la sierra centro norte durante las primeras décadas del siglo XX”, *Quitumbe: Revista del Departamento de Historia de la Universidad Católica (Quito)*, 7 (1990)

Castillo Jácome Julio, *La Provincia de Chimborazo en 1942, Estudio monográfico de la provincia y obras de propaganda en sus diferentes aspectos y actividades*, Riobamba, Castillo Jácome y J. Ignacio Paredes, editores, 1942

Cevallos Romero Alfonso, *Arte, Diseño y Arquitectura en el Ecuador, la obra del Padre Brüning, 1899, 1938*, Quito, Ediciones del Banco Central del Ecuador, 1994

Chiriboga Manuel, “Un aspecto de las relaciones Costa - Sierra en el siglo XIX”, *Diners (Quito)*, 63 (1987)

Compañía “Guía del Ecuador”, *Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República*, Guayaquil, Talleres de Artes Gráficas de E. Rodenas, 1909

Crespo Ordóñez R., *Historia del ferrocarril del Sur*, Quito, 1933

Deler Jean Paul, *Ecuador del Espacio al Estado Nacional*, Biblioteca de Geografía Ecuatoriana, Quito, Ediciones del Banco Central del Ecuador, 1987

Dubly Alain, *Los poblados del Ecuador*; Quito, Corporación Editora Nacional, 1990

Flor M. Félix, *Páginas de la Historia Contemporánea: La Rectificación de la Línea Férrea de Riobamba*, 1924

Godoy Aguirre Mario, *La Música en la Provincia de Chimborazo*, Ensayo inédito, 1991

Granda Noboa Wilma, *Cine Silente en Ecuador 1895 - 1935*, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Cinemateca Nacional, UNESCO, 1995

Ibarra Hernán, *Ambato, las ciudades y los pueblos en la sierra central ecuatoriana (1800 - 1930)*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Ciudades de los Andes, visión histórica y contemporánea*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1992.

León Romero Carlos Arturo, “La ciudad de Riobamba (Datos para una monografía)”, *Dios y Patria* (Riobamba), I Trimestre (1925)

Maldonado y Basabe Rodolfo, *Monografía de la provincia del Chimborazo*, Riobamba, Librería e Imprenta “Nacional”, 1930

Maldonado Obregón Alfredo, *Memorias del Ferrocarril del Sur y de los hombres que lo realizaron, 1856 – 1958*, Quito, Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977

Mena Villamar Claudio, *Ecuador a comienzos de siglo*, Quito, Abya - Yala, Letranueva, 1995

Mora José, *Historia del ferrocarril trasandino*, Quito, 1908

Moreira Rubén, *Ecuador, transformaciones urbanas y arquitectónicas en la primera mitad del siglo XX*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989

Orellana J. Gonzalo, *El Ecuador en cien años de independencia, 1830, 1930*, Tomo Primero, Quito, Escuela Tipográfica Salesiana, 1930

Ortiz Arellano Carlos, *Riobamba en la primera mitad del siglo XX*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989

Ortiz Arellano Carlos, *Los servicios urbanos, El ordenamiento urbano, Industrias y Comercio* en Ortiz Arellano Carlos, Coordinador, *Riobamba en el siglo XX*, Riobamba, I. Municipalidad de Riobamba, Editorial Pedagógica Freire, 1992

Pareja Diezcanseco, Alfredo, *Historia de la República. T. 2*, Quito, Editorial El Conejo, 1986



Pareja Diezcanseco, Alfredo, *La Hoguera Bárbara*. T. 2, Guayaquil, Publicaciones Educativas Ariel, s/f.

Pérez Bayas Cecilia, *La mujer, dinamia creciente en La mujer riobambeña en imágenes y testimonios*, Primer Concurso de Investigación, Quito, Ilustre Municipio de Riobamba, Abya - Yala Editing, 2000

Torres, Víctor Hugo, *Los municipios ecuatorianos, historia de una derrota*, en Kingman Garcés Eduardo, comp., *Las ciudades en la Historia*, Quito, Centro de Investigaciones CIUDAD, 1989

Vacacela Gallegos Juan, *Los servicios de la salud en Ortiz Arellano Carlos*, Coordinador, *Riobamba en el siglo XX*, Riobamba, I. Municipalidad de Riobamba, Editorial Pedagógica Freire, 1992

Varios autores, "El sueño de Archer Harman", *La Liebre ilustrada*, Revista de circulación conjunta con *Diario Hoy* (Quito), 101, (2 de noviembre de 1986).

Vásquez María Antonieta, *Familia, costumbres y vida cotidiana a principios del siglo XX*, en Ayala Mora Enrique, ed., *Nueva Historia del Ecuador*, T.9, Quito, Editorial Grijalbo, Corporación Editora Nacional, 1990

### **Archivos consultados**

Archivo - Biblioteca Aurelio Espinosa Pólit, Quito

Biblioteca de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito

Archivo Municipal de Riobamba

Biblioteca Municipal de Riobamba

Biblioteca del Colegio Nacional Maldonado, Riobamba

**Otras fuentes**

Entrevistas a Carlos Ortiz Arellano, Riobamba, septiembre 12 de 2002 y Luis Alberto Costales

Cazar, Riobamba, diciembre 10 de 2002