

El turismo decimonónico en el Ecuador

Narcisa Ullauri Donoso



El turismo decimonónico en el Ecuador

El turismo decimonónico en el Ecuador

© del texto: Narcisa Ullauri Donoso, 2024

© de esta edición: Universidad del Azuay, Casa Editora, 2024

ISBN: 978-9942-645-35-7

e- ISBN: 978-9942-645-36-4

Juan Carlos Astudillo Sarmiento

Corrección de estilo

Daniela Durán

Diseño y diagramación

Juan Bautista Solís Muñoz, Juan Diego Ochoa Crespo

Libro arbitrado por pares

Impresión: PrintLab / Universidad del Azuay

Cuenca, Ecuador

*Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra, por cualquier medio,
sin la autorización expresa del titular de los derechos*

CONSEJO EDITORIAL / UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Francisco Salgado Arteaga

Rector

Genoveva Malo Toral

Vicerrectora Académica

Raffaella Ansaloni

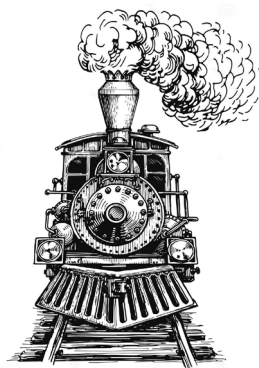
Vicerrectora de Investigaciones

Toa Tripaldi

Directora de la Casa Editora

El turismo decimonónico en el Ecuador

Narcisa Ullauri Donoso



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

Casa 
Editora

Introducción



La investigación en torno al turismo en el Ecuador es muy reciente. Básicamente, inicia en la segunda mitad del siglo pasado. El turismo, como vocablo, se utiliza en la legislación ecuatoriana con la primera Ley de Turismo que, redactada de forma escueta, en ocho artículos, se publica en el Registro Oficial 506, del 23 de diciembre de 1930, durante la presidencia de Isidro Ayora. Seis años después, el encargado del mando supremo de la República, Alberto Enríquez Gallo, dicta la segunda Ley de Turismo, la misma que se publica en el Registro Oficial el 26 de noviembre de 1936, con el número 349, y en la que se contemplan las definiciones y observaciones en torno a la actividad turística, muchas de ellas todavía en vigencia.

Luego de estos dos intentos de proponer al turismo como agente generador de divisas, el Ecuador no hace otra tentativa de promover la actividad hasta la llegada del gobierno interino de Carlos Julio Arosemena Tola, quien crea la oficina de información turística en la ciudad de Los Ángeles, la misma que se consolida en el gobierno de Plaza Lasso quien, con la experiencia personal en tanto trabajador turístico en el cargo de purser de la compañía Grace Line, adquiere conocimiento sobre la actividad. Ya como gobernante, busca en el turismo la posibilidad de generar ingresos para el país.

Es así que los cambios del visionario presidente Plaza Lasso son propuestas ya realizadas por mandatarios anteriores, manteniendo la ley de turismo vigente desde 1936 y creando una oficina adscrita a la Presidencia de la República, cuyo objetivo fue promover el país en el extranjero,

institucionalizando al turismo como medio de propaganda personal y del Ecuador, para su vinculación con el exterior, en especial con los Estados Unidos. Con este objetivo desarrolla acciones inmediatas para la promoción del turismo receptivo, que se pueden enmarcar en tres rubros:

- a) *Políticas gubernamentales*
- b) *Promoción turística*
- c) *Creación de infraestructura*

La historiografía ecuatoriana le ha dado el rol principal del inicio del turismo organizado a la presidencia de Galo Plaza Lasso. En gran medida, esto se debe a que en este periodo se apuesta por la actividad turística como un nuevo elemento en las relaciones internacionales y en la ampliación de las economías locales.

Material sobre el periodo no es difícil de encontrar, sin embargo, la propuesta del presente libro es la de demostrar que el turismo estuvo presente en el Ecuador en el siglo XIX, y que ciertas premisas sobre su historia en el país se pueden refutar a partir de la investigación en fuentes primarias, que han posibilitado presentar un nuevo capítulo en la historia del turismo ecuatoriano en el siglo XIX, desde una perspectiva de documentos y publicaciones.

DE LOS TAMBOS ESPAÑOL GAVAGAN do deste Rey com o encatill



El Turismo en el Ecuador

*El pasado solo le interesa
verdaderamente a aquella quien le
interesa el presente, a aquel a quien le
interesa la vida.*

José Luis Romero

El turismo en el país se inicia de forma incipiente, al igual que en el resto del mundo. Hasta el siglo XX, se usaba el término viajero. Sin embargo, desde el periodo Palo indio o Pre cerámico (13000 AC – 3500 AC), con las bandas de nómadas que se trasladaban de un lugar a otro en búsqueda de comida (nómadas y recolectores), el desplazamiento de personas de un lugar a otro da inicio al turismo espontáneo. Rastros arqueológicos que evidencian lo dicho los encontramos en la provincia de Santa Elena, en el sitio denominado Las Vegas, donde hoy se levanta un museo de sitio con el mismo nombre. En la sierra, están Chobshi, en la provincia del Azuay,

Ilaló en la provincia de Pichincha, y Cubilán, en la provincia de Loja.

En el periodo Formativo (3500 AC – 500 AC) se convierten en sedentarios y se domestican los animales: llamas, raposos, cuyes; y las plantas: maíz, papa, oca. Con la sedentarización aparece la primera cerámica del Ecuador y una de las primeras de América: las estatuillas de Valdivia, que se dan en torno a la fertilidad como ofrenda a la tierra y se encuentran en la costa del país, en las provincias de hoy, Guayas, Santa Elena, Los Ríos, Manabí y El Oro. Luego sobresalen las botellas silbato de la cultura Chorrera. Ya en este periodo se dan los intercambios entre las regiones naturales del Ecuador, la

presencia de los objetos de la costa en la sierra así lo demuestran.

El intercambio de productos está presente en los vestigios arqueológicos: la concha *Spondylus* es un ejemplo de estos viajes entre habitantes de periodo Formativo, ya que se han encontrado enterramientos con este elemento, en la sierra, y los rucuyayas o símbolos de ajuar funerario de la cultura Narrío, del Cañar, en la costa.

En el periodo de Desarrollo Regional (500 AC - 500 DC) se consolidan las estructuras sociales. Los metales ya están presentes (se encuentran desde el periodo Formativo tardío), la agricultura es más tecnificada, la cerámica se desarrolla con moldes, produciendo a gran escala, la navegación en balsas es muy importante para el desplazamiento de personas, la concha *Spondylus* se convierte en moneda al igual que granos de cacao y figurillas de oro con lo que se intensifican los desplazamientos entre regiones, produciendo intensivas relaciones de intercambio.

En el periodo de Integración (500 DC - 1450 DC) la agricultura alcanza un desarrollo significativo, la cerámica es muy pulida y con icono-

grafía importante, el uso e intercambio de productos entre las regiones se intensifica, se crea una red de caminos, al igual que la navegación y la construcción de balsas que se pueden apreciar en las islas cercanas a la costa, como la Isla de la Plata y la Isla Tolita. Políticamente, se consolidan los señoríos étnicos.

Las sociedades nómadas aportaron con la exploración y construcción de carreteras rudimentarias. Es, por lo tanto, desde las sociedades prehispánicas con la construcción de vías iniciales, que se ha configurado la transformación y evolución del fenómeno social que comprende el turismo.

El periodo Inca en el Ecuador es corto (1450 - 1532) y, en él, el valle en donde se levanta la actual ciudad de Cuenca se convirtió en un importante centro administrativo para el norte del Imperio. El Tawuantinsiyo Inca dedicó muchos esfuerzos al mejoramiento de las redes viales (Figura 1) pre construidas por las sociedades anteriores. A lo largo de estas vías se desarrollaron pequeños asentamientos incipientes llamados Tambos, que proporcionaban seguridad, descanso y alimento para los sirvientes del emperador inca a lo largo del territorio:

En el Ecuador, la hotelería aparece desde la época incaica, pues los Chasquis, mensajeros de ese entonces, debían recorrer largas distancias para llevar los mensajes a manera de posta por lo que duraba varios días; es por esa razón que se originan los llamados Tambos, sitios de hospedaje en donde ellos podían descansar y alimentarse. Sin embargo, el Rey utilizaba otro lugar de alojamiento llamado PUCARA, en dónde podía observar las estrellas y el cambio de equinoccio; además constituía como un espacio ceremonial y refugio durante los conflictos (Bonilla & Merchán, 2015, p.20).

Por otro lado, en los apuntes: *Noticias secretas de América*, se refieren a los Tambos:

Los puentes, las calzadas y los caminos de todo el Perú fueron fabricados por los indios gentiles con gran prolixidad, la mayor parte de los cuales han sido arruinados por el descuido de los nuevos habitantes. ¿En qué reyno aun de los más celebrados se han visto caminos de más de quatrocientas leguas de largo de un piso sólido, de una misma anchura, y 30 continuamente guardados sus costados con murallas, o paredes de suficiente grueso y ancho sino en el Perú. Los vestigios publican todavía la grandiosidad de esta obra, y su ruina acusa siempre el descuido de los españoles que se han establecido en el imperio de los incas. Los tambos o mesones espaciosos que todavía existen en todo lo que se extiende la provincia de Quito y en las demás de serranía ¿no son señales ciertas de que los indios no vivían tan entregados al ocio que no lo sacudiesen para todas aquellas cosas que podían contribuirles a la comodidad? (Jorge Juan y Antonio De Ulloa, 1982, p. 18).

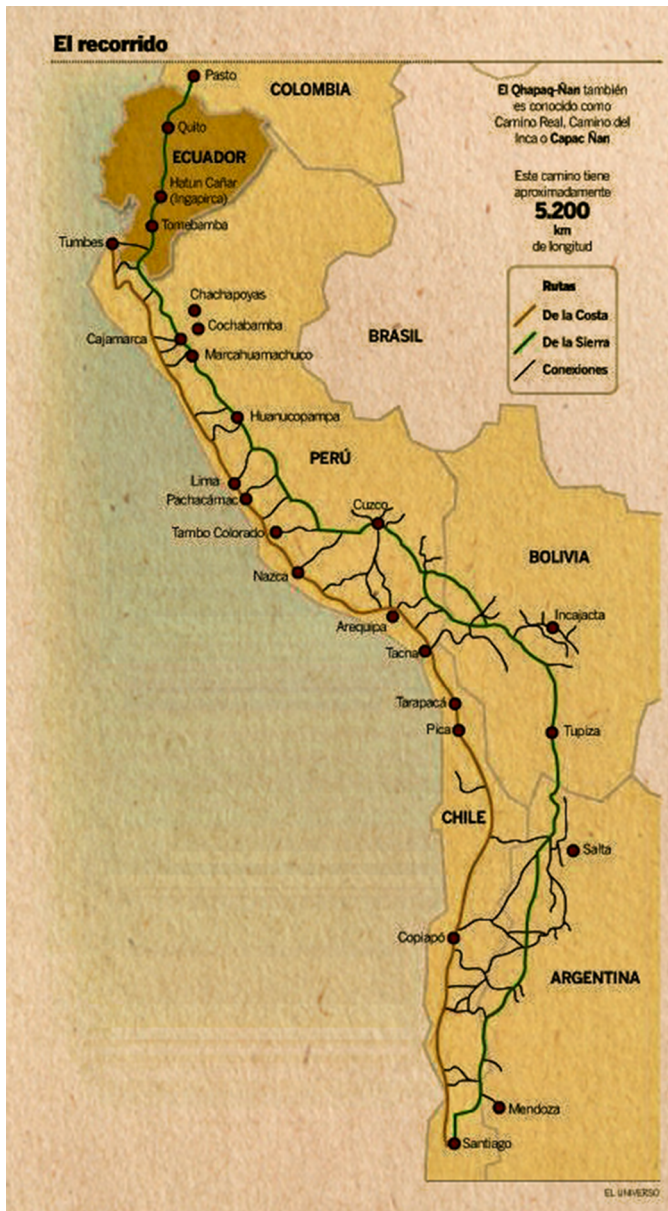


Figura 1

Mapa del Tahuantinsuyo

Fuente: Diario el Universo

Indirectamente, los Tambos marcaron un evento antecesor para la actividad de alojamiento en el Ecuador.



Figura 2

Los Tambos

Fuente: Memoria Chilena. Biblioteca Nacional de Chile

El periodo colonial representa la transformación de un orden preexistente. Los viajeros europeos se aventuraron a visitar las Indias, luego de que, en 1495 y tras la declaración del derecho de todo español al descubrimiento y conquista de nuevas tierras, codiciosos aventureros vinieron desde España.

Durante la Conquista, la legión de curas que tenían la tarea de escribirnos dieron a conocer, según su visión, la realidad de toda América. Es así como el mundo conoció el territorio en donde se asentaría nuestro país, con variados tintes de acuerdo a cada sacerdote.

Un ejemplo de lo dicho se presenta en la carta de Fray Tomás de Berlanga al Rey de España, el 26 de Abril de 1535, cuando descubre las Islas Galápagos.

Sin embargo, muy documentadas están la Misiones al oriente, desde 1599, cuando los Jesuitas, con el Padre Rafael Ferrer, iniciaron la expedición en la provincia de los Cofanes. Treinta años más tarde continuaron los Franciscanos, el establecimiento formal, que se da a mediados del siglo XVII (Bedoya, 1975).

Así, se dan cuatro viajes hasta establecerse, desde 1632, hasta 1636.

Los documentos muestran que a los guías se les denominaba, en esa época, como: Lenguas.

En los documentos narran con detalle desde los auspiciantes, que eran los encomenderos, hasta las peripicias que pasan los aventurados frailes en canoas por los ríos amazónicos en su recorrido por la selva, convirtiéndose en importantes guías de viajes a la Amazonía. Son los Jesuitas quienes describen los pueblos, puertos y afluentes, como lo demuestra el mapa en la Figura 3.

Otra expedición que está documentada es la de Mariano Villalobos al país de la canela, en el año de 1791. Aquí un extracto de la misma, que podemos encontrar, íntegramente, en el Museo Histórico de Quito:

El mes de Septre, del mismo año, teniendo a punto quanto jugaba indispensable, di principio a la marcha enderezándole a la Palma, nueva población verificada por este tiempo, a pesar de las contradicciones llevándome de escolta ocho indios de la misión de Canelos, franquedos por el Misionero de buena voluntad; hice en ella el repartimiento que acostumbraba de los efectos que tenía; comuniquéles mis Intentos, como de antemano habían obrado mis

dádivas, se dejaron persuadir con facilidad. Viagé al Tayo, engrosada mi escolta con catorce indios Palmerinos. (Villalobos, 1791, p. 48).

También, a la Amazonía (Figura 3), pero esta vez al Sur del Ecuador, nos encontramos con la Expedición de Francisco Requena a la antigua ciudad de Logroño. En el pueblo de Santiago y en las montañas se establecieron algunos españoles que navegaban por el río del mismo nombre, hasta salir al Marañón:

Por la importancia de facilitar el corto camino que hay desde Cuenca al río Marañón en el año de 1794 mandé desde Xeveros al Capitan Moreno, Juan de Silva que subiese al río Santiago de la boca hacia arriba y halló su aguas de fácil navegación por cuatro días, hasta que encontró indios infieles: pero como en el siguiente de 1795 fui a España no pude hacer otra exploración. (Requena, 1796, p. 168)

En el documento referido se relata la cercanía a Cuenca para llegar al Marañón, incluye mapas y una detallada descripción.

Sin embargo, desde 1631, navegaban hacia Mainas, por los ríos Napo y Santiago. Existen documentos en el Archivo del Museo Histó-

co de Quito en el que los frailes misioneros Laureano de la Cruz y Juan Quiñonez tomaron esta ruta y viajaron al Amazonas.

Desde la misma perspectiva, el jesuita Samuel Fritz narra sus grandes viajes y padecimientos en el Amazonas.

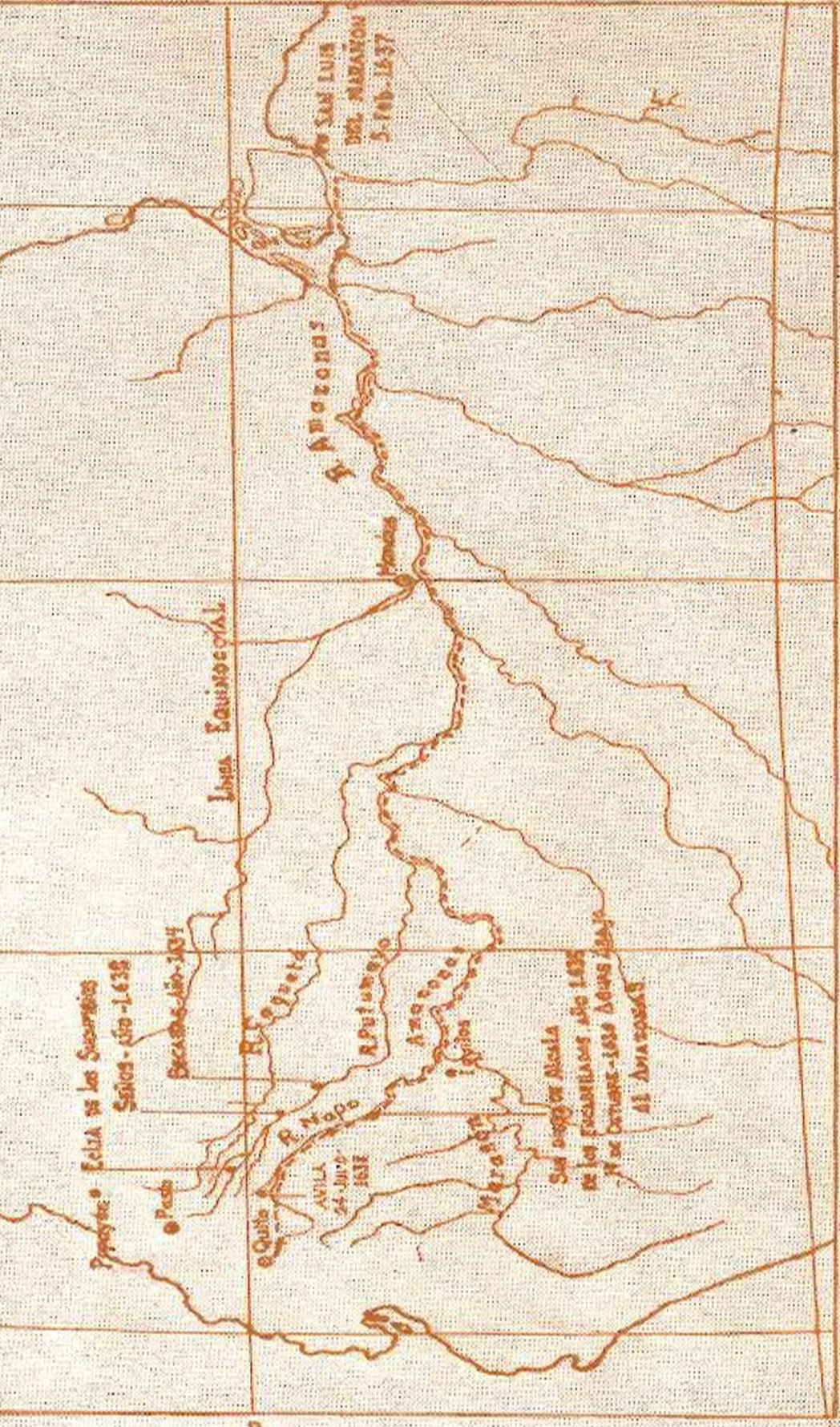
El mapa del viaje desde Quito al Atlántico por segunda ocasión, se ha podido encontrar en el Museo Histórico de Quito.

Figura 3

El río de las Amazonas (1631)

Fuente: Archivo Nacional de Historia





El Río de las Amazonas, río quiteño

Un siglo después, en 1743, con la Misión Geodésica vino al Ecuador el célebre científico Charles Marie de la Condamine, quien escribió el famoso libro: *Relación de un viaje en el interior de la América Meridional por el Amazonas*. En este viaje también colaboró el ecuatoriano Pedro Vicente Maldonado. Otro científico importante que llegó con la Misión Geodésica es Luis Godin, quien se casó con Isabel de Casa Mayor, en Ecuador, y escribió un importante volumen intitolado *Memoria sobre la navegación del Amazonas*.

Pedro Vicente Maldonado, este importante científico ecuatoriano que nace en el siglo XVIII, sin duda fue una de las destacadas personalidades del país. Contribuyó a la apertura de caminos entre los diversos pueblos. Su vida se centró en los estudios y registros de terrenos, animales, ríos, plantas y datos específicos de, especialmente, la Cordillera Oriental, la geografía de los páramos y, sobre todo, se dedicó a la construcción del camino a Esmeraldas, con la mano de obra de sus haciendas. El camino tendría la amplitud necesaria para el paso de animales, así como lugar para el ordeño y suministro de agua, junto con el descanso del

trajín. Realizó también un proceso de colonización con la fundación de nuevos pueblos como Limones, La Tola y Nuevo Embarcadero (Hablemos de cultura, 2019).

Formó parte de la Misión Geodésica francesa y de la expedición al Amazonas, a petición de otro miembro de la Misión, Charles María de La Condamine, siguiendo la vía Baños-Canelos-Bobonaza-Pastaza, hasta el Amazonas, y desde su desembocadura embarcó a Europa.

Realizó el primer mapa de la Real Audiencia de Quito: *Carta de la Provincia de Quito y sus adyacentes* (Figura 4), sobre la base de las planchas realizadas en 1750.



Figura 4
 Primer mapa de la Real Audiencia de Quito (1750)
 Fuente: Instituto Geográfico Militar

El Padre Juan de Velasco narra las expediciones y descubrimientos que parten desde la Audiencia de Quito.

La Colonia se caracteriza por la salida de grupos elitistas al exterior para realizar su formación académica y, por otro lado, el arribo de misiones científicas fomentando el conocimiento científico en el país. Existen registros de ascensiones a las principales elevaciones de la nación, dando lugar a prácticas de montañismo empírico.

Cabe destacar que, la mezcla de culturas en el territorio ecuatoriano desembocó en un sinfín de fiestas tradicionales tales como el Inti Raymi o el Corpus Christie, las cuales eran motivo de desplazamiento de personas en el territorio nacional para conocer y disfrutar -de primera mano- las particulares celebraciones de las mismas. La mayoría de estos desplazamientos se los realizaba por tierra, aprovechando las redes viales construidas por los pueblos precolombinos (Quintero, 1989).

En la época colonial se presenta un turismo emisor, pues la sociedad está marcada por clases sociales, donde surgen personajes filantrópicos que auspician viajes a estudiantes connotados, principalmente, para su preparación académica en distintos países de Europa.

Este procedimiento era conocido como mecenazgo, siendo el patrocinio financiero a científicos o artistas que les permitía desarrollar su obra sin exigir pagos monetarios inmediatos. Apareció en el Renacimiento y, aunque en ese momento los artistas no recibían un pago por su trabajo, podían recibir comida y un lugar para vivir con el mecenas, y en algunos casos recibían algo de dinero. Los mecenazgos podían ser dentro del territorio nacional o fuera de este, además que, en su mayor parte, los mecenas utilizaron a la iglesia como intermediario para dar a conocer su aporte; es el caso de José Carrillo, pintor ecuatoriano que alcanzó gran notoriedad por sus obras inspiradas por otro gran maestro del arte ecuatoriano, Antonio Salas. Carrillo formó parte de la Primera Escuela Nacional Chilena liderada por Lord Thomas Cochrane, quien fue un luchador incansable por la inde-

pendencia de América Latina. Junto a San Martín, fue el mismo Lord Cochrane quien se dio cuenta del talento de Carrillo y decidió convertirse en su mecenas (Caiza & Molina, 2012).

En la época Independentista (1809 - 1830) los próceres de la liberación del yugo español empezaron a tener reuniones clandestinas en distintas partes del territorio ecuatoriano, y en esos viajes, los protagonistas consumían, por así decirlo, servicios turísticos tales como alimentación y alojamiento en casa de las distintas familias participantes de este proceso. Debido a la clandestinidad y exclusividad de estas reuniones, se encontraron nuevas formas y caminos para desplazarse sin alertar al Ejército Real; se dice que en estos viajes se visitaron lugares conocidos actualmente como Guayas, Los Ríos, Azuay, Loja, Bolívar, Chimborazo y, para el ingreso a Quito, se abrieron nuevas rutas por el occidente del Rucu Pichincha (Fornoff, 2003).

Este tipo de reuniones generaba la pernoctación y el consumo de alimentos y bebidas lo que, sin duda, las convertía –sin advertirlo– en una actividad turística. Uno de los lugares que facultaba este tipo de acciones fue la casa de Manuela Sáenz y Si-

món Bolívar, ubicada en Santa Marta (Bravo, Fernández, Parra & Tamayo, 2020).

Por otro lado, el consumo de alimentos, bebidas y el uso de hospedaje formaron parte de la actividad turística en este territorio, contando con los desplazamientos realizados por los próceres en el sector ecuatoriano, con el fin de captar nuevos aliados para la Independencia.

Este tipo de movimientos y recorridos han ocasionado el origen de nuevas rutas para la movilización, lo cual no dieron sospechas al Ejército Real. Entre los lugares que han visitado los próceres durante sus recorridos, se estiman: Guayas, Los Ríos, Loja, Bolívar, Chimborazo, Cotopaxi y Pichincha (Ortiz, Cueva, & Zea, 2019).

Frente a estos acontecimientos, se demuestra que durante la Independencia del Ecuador se generaron actividades turísticas como la alimentación, el hospedaje, la recreación, el ocio, provocando un reconocimiento de los lugares visitados por los próceres. En este tiempo, es importante decirlo, no existía un cobro por estos servicios, que se realizaban de forma voluntaria, puesto que la Independencia era para el bienestar de todos los habitantes del territorio.

En este siglo, un extraordinario narrador de la geografía ecuatoriana es Juan León Mera quien, en sus obras, nos traslada al Ecuador del siglo XIX. Él se considera un turista y, posiblemente, es la primera vez que en la historia ecuatoriana se usa este término:

Mis aficiones de turista y de pintor de paisajes, me han traído y llevado acaso por todo el territorio del País: a pie o a caballo, solo o acompañado; tan pronto he recorrido las regiones lejanas del Oriente y el Occidente, como las mesetas interandinas y las alturas de los páramos, y los nevados. (León Mera, 1872, p.18)

En el siglo XIX, los viajeros se centraban en llegar a sitios poco explorados, únicos, pero además buscan nuevas rutas, conocimientos geográficos (Guzmán, 2013), como se demuestra en la revista de viajes *Tour De Mont* (Figura 5), en la que el primer volumen es dedicado a Ecuador.

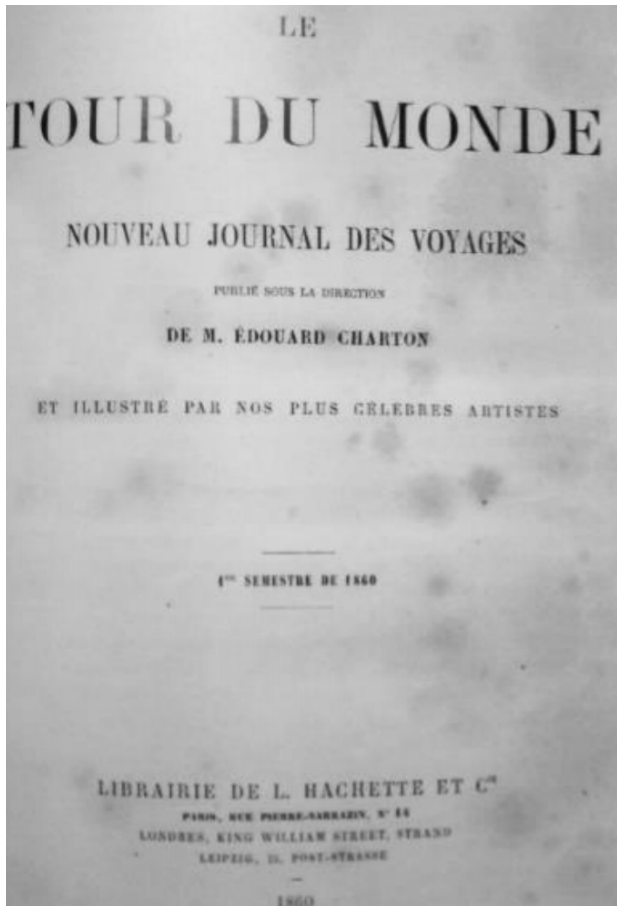


Figura 5

Guía francesa de viajes dedicada al Ecuador (1860)

Fuente: Tour Du Monde

La misma revista publica estampas de la capital de la República, Quito, en dibujos de E. Terond, según la descripción de Ernest Charton (Figura 6).

Figura 6

Ilustraciones de la Guía francesa sobre Quito (1860)

Fuente: Tour Du Monde





En 1853 el marinero francés y miembro de la nobleza, René de Kerret, viaja a Ecuador acompañado de su primo Henri de Kersaint con la misión de contactarse con el Presidente de aquel entonces, José María Urbina, para entregarle un Tratado de Paz y Amistad franco ecuatoriana, a raíz de la tensa situación que vivían los franceses en la época de la República, quienes eran maltratados y despojados de sus bienes. A su regreso a Francia documentaría este hecho en su libro de viajes *Diario de mis viajes alrededor del mundo: Bra-*

sil, Perú, Ecuador, Tahití, Honolulu, California, Mexico. Otro importante documentalista es Claude Just Henri, diplomático francés a quien se le otorgó una importante misión, en 1834: Henri debía firmar el famoso documento "Convención provisoria celebrada entre S.M. el Rey de Francia y el Estado del Ecuador" (Ortiz, Cueva, & Zea, 2019).

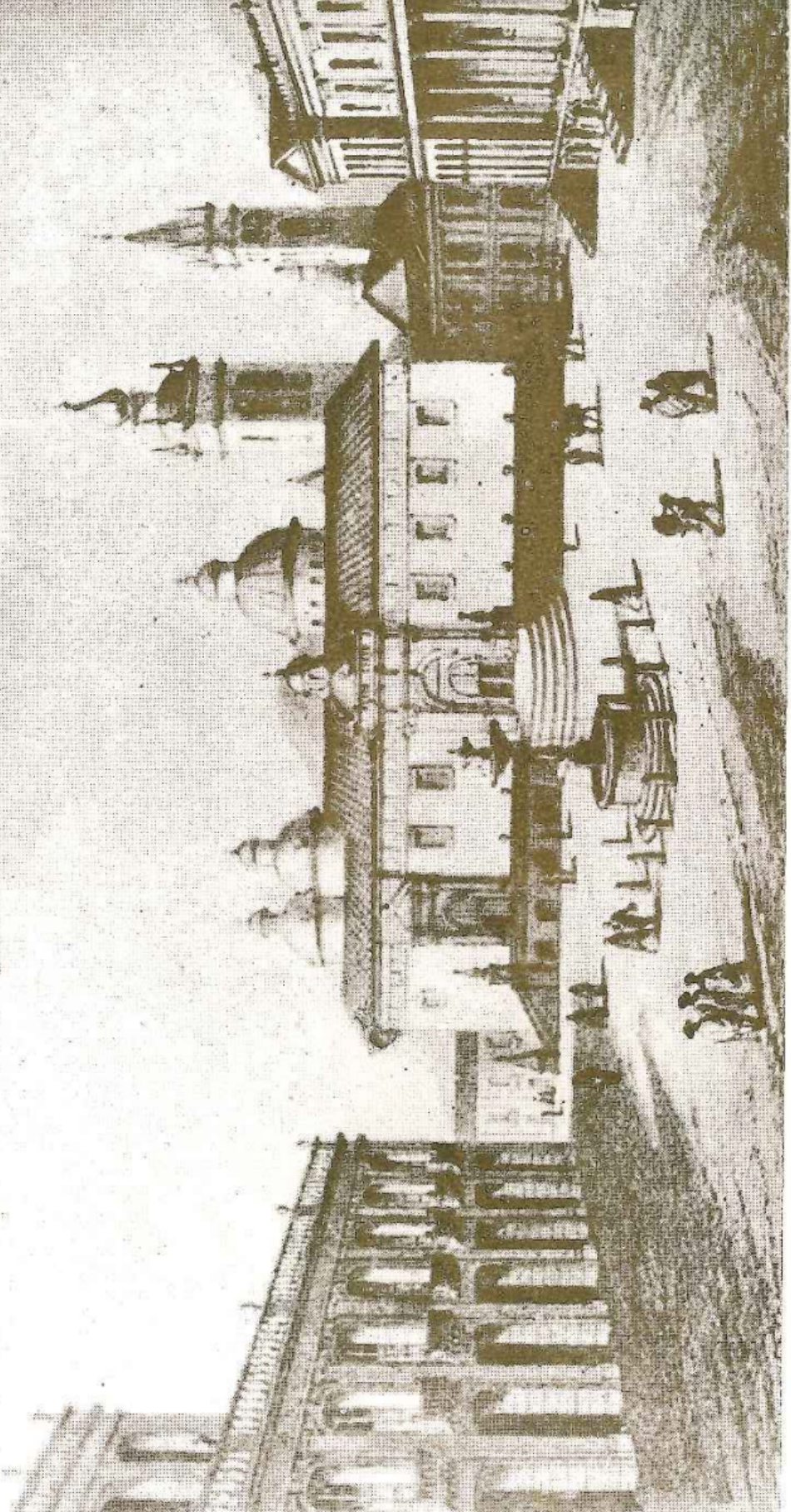
Otra importante publicación es la de la Unidad Americana, en la que muestran la plaza principal de la ciudad de Quito (Figura 7):

Figura 7

Plaza principal de la ciudad de Quito (1834)

Fuente: Unidad Americana.



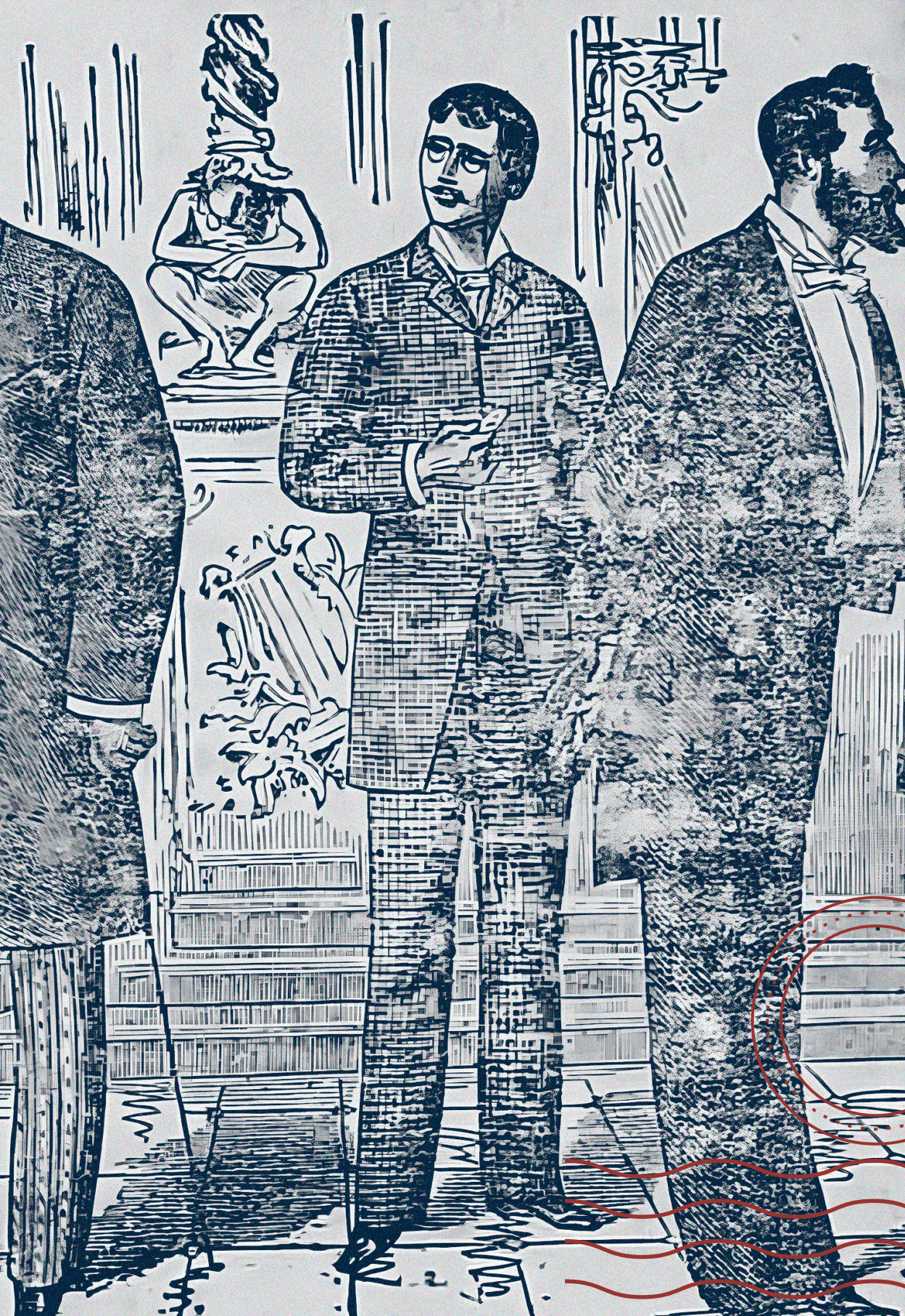


Plaza Principal de Quito en 1860.

Por otro lado, la carta del geógrafo alemán Alfonso Stubel (Figura 8), en la que narra las exploraciones de los valles del Pastaza y los volcanes del Ecuador: Pichincha, Tungurahua, Sangay, Carihuairazo y Cotopaxi, en donde describe la altura, pueblos por los que transita y otras aventuras:

El Tungurahua produce el mismo efecto que el Cotopaxi, es decir,

que cada vez que se lo ve, parece convidar de un modo irresistible a la ascensión hacia su cúspide, y tal vez mas atracción tiene por la dificultad que el declive de su falda nevada promete al empresario. Los ensayos hechos repetidas veces, principalmente por los viajeros de afuera, siempre han tenido tal fin, que el cerro venía a confirmar su insubordinación (Stubel, 1873).



El Progreso

La idea de progreso en lo que ahora es el Ecuador, al igual que en América Española, fue una constante en el discurso de quienes se planteaban conseguir el cambio político, idea que se presenta como parte central de un imaginario frecuente en la primera mitad del siglo XIX, con las propuestas adoptadas de la Ilustración europea traídas en los viajes de americanos al viejo continente, y que adquirió formas propias y específicas en el contexto americano desde finales de la Colonia, expresadas en la Independencia:

El pensamiento ilustrado ecuatoriano acompañó al movimiento independista, pero además el movimiento ilustrado consolidó en tierras ecuatorianas al pensamiento moderno y, en cuanto tal, constituye un elemento más del desarrollo de la "modernidad". (Paladines, 1991, p. 20)

Bradford Burns estudia el tema en América Latina, en su obra *La pobreza del Progreso*, en la que plasma la visión de los filósofos de la Ilustración, que veían a la ignorancia como su enemigo. El progreso vendría de la mano de la aplicación de la ciencia y promovería la moral; estos eran los elementos necesarios para conseguir el cambio material. Para las élites latinoamericanas del siglo XIX, el habitante del campo era bárbaro en tanto que el de la ciudad irradiaba cultura. Propugnaban la educación y la inmigración europea como los medios seguros para "civilizar" a la nación. En toda América Latina, las élites proclamaron que su misión era introducir la civilización, cuyos protagonistas en el ámbito Latinoamericano se identificaban con las élites conservadoras (Burns, 1999).

Domingo Faustino Sarmiento en su obra *Facundo, Civilización y Barbarie*, analiza la concepción de los ilustrados, marcando la dualidad entre dos mundos, partiendo desde lo primitivo como sinónimo de bárbaro, llegando al punto más avanzado que

es la urbe europea. Esta es la concepción del progreso como necesidad y proyecto civilizatorio adoptada en América Latina del siglo XIX, desde los pensadores ilustrados (Sarmiento, 1970).

El Progreso: los Vapores y el Turismo

En el Ecuador, la idea de progreso alentó a los gobernantes, aunque tenían interpretaciones diversas al respecto. Pero su más radical propulsor fue Vicente Rocafuerte y Bejarano, destacado miembro de la élite guayaquileña, político muy activo y pensador original, que fue el segundo Presidente de la República, entre 1835 y 1839. Gobernó con la consigna del progreso, aunque con métodos represivos (Ayala Mora, 1996).

Es así que, para este gobernante, la idea de la navegación era el progreso. En su presidencia, Vicente Rocafuerte, establece la navegación a vapor y, en 1837, concedió el permiso de navegación, por cuatro años, a la compañía inglesa Pacific Steam

Navigation Company, fundada por Guillermo Wheelright.

A partir de este momento se integran nuevas compañías de vapores que navegaran por la costa ecuatoriana, cubriendo las rutas entre Guayaquil y otras ciudades costeras y pequeñas poblaciones como: Daule, Babahoyo, Naranjal, la isla Puná, Posorja o Santa Rosa.

Entre los principales buques a vapor que surcaban los ríos y costas ecuatorianas tenemos (Figura 9 y 10): Olmedo, Daule, Chimborazo, Manabí, Pampero, Rápido, Coto-paxi, Colombia, Chalá, Puig Mir, San Pedro, Laurion, Colombia, entre los más destacados.

Seccion Comercial.

SALIDA DE LOS VAPORES FLUVIALES.

“Daule,” para Puná, el Sábado 4 á las doce de noche.

“Olmedo,” para Puná, Machala y Santa Rosa el Sábado 4 á la una de la tarde.

VAPORES INGLESES.

El “Manabí” será despachado por la Agencia, el Sábado 4 á las 5 p. m. y saldrá el Domingo á primera hora de la mañana.

El “Flo” procedente del Sur llegará el Juéves 9.

COSECHA DE CACAO DURANTE EL MES DE ENERO DE 1888.

Figura 9

Anuncio en el que se avisa la salida de los vapores fluviales (1888)

Fuente: Diario de Avisos.



Figura 10

Vapor Chimborazo (1886)

Fuente: Archivo Histórico del Guayas

Las dos empresas más grandes de vapores eran la Empresa de Vapores Guayaquil y empresa de la familia Indaburo, quienes eran dueños de algunos de estos vapores:

En palabras de Clemente Yerovi Indaburo los vapores fluviales de Jaime Puig Mir fueron los más hermosos del país a finales del siglo XIX. Eran andadores y compe-

tían con el Chimborazo y el Bolívar de la Empresa Indaburo mano a mano, pero les superaban por sus catorce pies de eslora y su capacidad de carga era un cuarenta por ciento mayor en razón también de su mejor puntal. Cubrían exclusivamente la ruta a Babahoyo y sitios ribereños y aledaños (Perez Pimentel, 2022, párr. 1).

La producción de cacao que salía de las fincas costeras para los puertos de embarque fue el motor que desarrolló estos desplazamientos, el transporte del cacao, en este momento de auge, fue importante (Figura 11).

Sin embargo existen, a nivel nacional, costos de transporte para carga al igual que para personas (Figura 12).

El vapor francés "Laurión" de la Compagnie Maritime du Sud, llegará á este puerto á fines del presente mes, y, aceptará carga para los puertos del Norte de Europa, por la vía de Magallanes.

Los fletes se pagarán á los tipos siguientes:

| | |
|----------------------------|----------------------|
| Liverpool y Havre | 60 ch. por tonelada. |
| Hamburgo y Londres . . | 70 " " " |
| Puertos holandeses | 75 " " " |

Figura 11

Anuncio de los vapores de carga (1888)

Fuente: Diario de Anuncios

VAPOR

DIRECTO DE PANAMA A GUAYAQUIL, I VICEVERSA

| LUGARES. | AL SUR. | AL NORTE. |
|-------------------------------|---------|-----------|
| <i>Salida</i> de Panamá. | 19 | |
| <i>Llegada</i> a Buenaventura | 22 | 8 |
| Tumaco | 24 | 7 |
| Esmeraldas | 25 | 6 |
| Manta . . | 26 | 5 |
| Ballenita. | 27 | 4 |
| — Guayaquil . | 28 | |
| <i>Salida</i> de Guayaquil. | | 2 |
| <i>Llegada</i> a Panamá | | 10 |

TARIFA DE PASAJES EN EL MISMO.

| | SALON. | CUBTA. | | SALON. | CUBTA. |
|-------------------|--------|--------|----------------------|--------|--------|
| <i>De</i> Panamá | | | <i>De</i> Guayaquil | | |
| A Buenaventura. | 50 | 15 | A Ballenita. | 30 | 8 |
| Tumaco . | 60 | 20 | Manta. | 33 | 10 |
| Esmeraldas . . | 70 | 22 | Esmeraldas. . . | 39 | 13 |
| Manta | 30 | 25 | Tumaco | 52 | 17 |
| Ballenita | 82 | 26 | Buenaventura. . | 65 | 21 |
| Guayaquil. . . . | 85 | 27 | Panamá | 100 | 30 |

TARIFA DE FLETES EN EL MISMO BUQUE

(TONELADAS DE 20 QUINTALES O 40 PIES CUBICOS.)

| <i>De</i> Panamá | | <i>De</i> Guayaquil | |
|------------------|--------|---------------------|--------|
| A Buenaventura | fs. 10 | A Buenaventura | fs. 15 |
| Tumaco | 12 | Tumaco | 12 |
| Esmeraldas | 15 | Esmeraldas | 10 |
| Manta | 15 | Manta | 8 |
| Ballenita | 15 | Ballenita | 8 |
| Guayaquil | 20 | Panamá | 16 |

TARIFA ESPECIAL DE FLETES DEL MISMO VAPOR

DE GUAYAQUIL A MANTA I ESMERALDAS.

| | | |
|---|----------------|--------|
| Bultos corrientes | Ps. 1 | 25 |
| Id. mayores en proporcion. | | |
| Cajas de licores de 1 arroba, velas, pa- sas, jbaonfideos, &c. | | 50 |
| Javas de losa, segun tamaño, ps. 1 | 50 cfs a ps. 3 | |
| Botijas | 1 | 50 |
| Sacos de granos i comestibles, de 6 arobas | 1 | 25 |
| Costales de id. | | 62 1/2 |
| Damajuanas i anclotes | | 50 |
| Sacos de harina de 1 quintal | | 50 |
| Botijuelas, tarros de pintura, cajitas de jubon &c. | | 37 1/2 |

Figura 12

Itinerario de vapores (1865)

Fuente: Diario de Anuncios

Además de un turismo de excursión, pues el vapor fluvial tenía elegantes salones, adornados con espejos, lujosos asientos, con un bar provisto de una amplia variedad de bebidas, existen las secciones y camarotes de primera y segunda (Figuras 13 y 14).

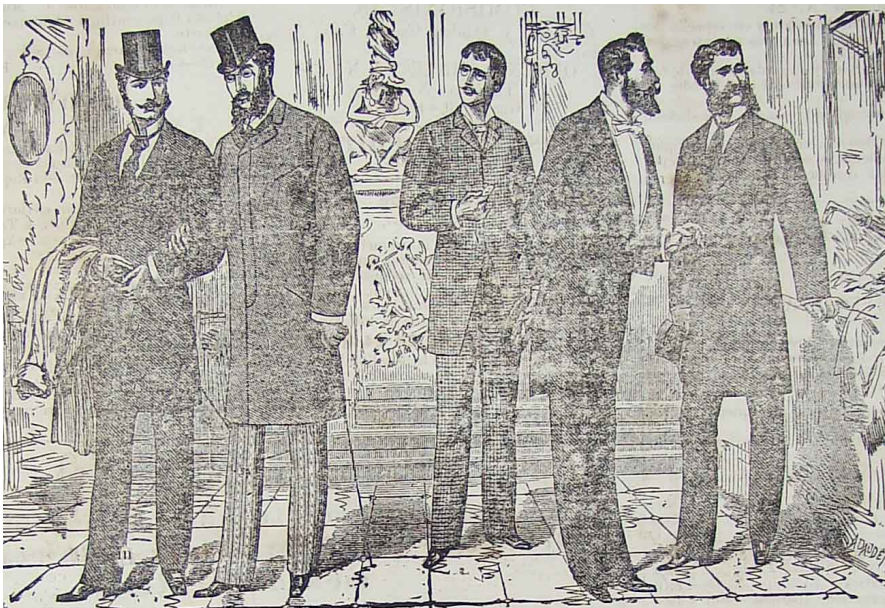


Figura 13
Comedor del buque Puig Mir (1869)
Fuente: Diario de Avisos

Compañía de Vapores Nuevos.

Por datos fidedignos podemos asegurar que el vapor "Rápido," con el que se inaugurará esta Compañía Anónima, será embarcado en Inglaterra con destino á este puerto, en uno de los vapores que vienen vía del estrecho de Magallanes, á fines del presente mes.

Construido de planchas de acero de un cuarto de pulgada, con seis manparas que lo dividen en siete compartimentos, el largo del casco es de noventa y cinco piés ingleses.

Traerá dos lindos y magníficos botes de catorce piés de largo, con sus correspondientes pescantes, mo de cada lado, bitácora, sextante, juego de banderas para señales, con su correspondiente código; todo bien acabado y de lujo.

La caldera de 60 caballos de fuerza de 200 libras de presión; necesitará para navegar 100 libras por hora de consumo de 203 libras de carbón de piedra por hora, adaptándose también su hornilla de 18 pulgadas de largo, para quemar leña, al faltar carbón.

Los cilindros de su magnífica máquina serán de 18 por 24 y de 18 por 24 pulgadas, de alta y baja presión; los que darán movimiento á su rueda á popa de 8 piés ingleses de diámetro, que le darán un andar de 18 millas por hora.

En su clase será el vapor "Rápido" uno de los mejores construidos hasta hoy, en Inglaterra. Nada faltará en él, arreglado á su porte, camarotes para empleados, baño, water closet, cocina, servicio lujoso y acomodado para 60 pasajeros de primera, pasajeros de segunda y ganado.

Terminaremos la descripción de este espléndido y verdaderamente nuevo vapor, que podría ser argüisima, diciendo que, con 50 toneladas de carga, su calado sólo será de 3 piés ingleses.

El vapor "Pampero", pedido ya á Inglaterra, en construcción desde el presente mes, será el segundo vapor con que contará la Compañía de vapores Nuevos", que llegará á este puerto 5 meses después que el "Rápido."

Sus condiciones serán: 85 piés de largo por 16 piés de manga, planchas de acero de un cuarto de pulgada, caldera de 60 caballos de fuerza, cilindros de 9 por 30 y de 18 por 30 pulgadas de alta y baja presión, rueda á popa de 8 piés, ardar 12 millas con un consumo de 203 libras de carbón de piedra por hora y su calado con 50 toneladas ó sean 100 quintales ingleses de carga, dos y medio piés. El salón principal estará rodeado de camarotes, baños, water closet etc.

El "Pampero," aunque de menos andar que el "Rápido," no podrá compararse con los que surcan nuestro río, cuya velocidad no pasa de las dos terceras partes de su andar, sin considerar los peones. Lo que han tenido en cuenta los iniciadores de dicha Compañía de Navegación, ha sido el poco calado y mayores comodidades, sacrificando su andar; pues es imposible en un pequeño vapor de unas 50 toneladas ó sean 100 quintales ingleses de carga, conciliarlo todo.

Felicitamos á nuestros productores, especialmente á los de cacao.

Figura 14

Hoja volante (1884)

Fuente: Archivo Histórico del Guayas

Las travesías internacionales eran desde y hacia Callao, Paita y Panamá, las agencias que comercializaban la logística pertenecían a los mismos vapores, sin embargo existían lo que hoy llamaríamos “mayoristas,” que tenían su agencia y comercializaban los boletos de todas las embarcaciones (Figura 15).

El vapor inglés “Santa Rosa” fué despachado ayer por la agencia á las 6 p. m.
El “Colombia”, vapor de esta misma Compañía llegará según anuncios, el 18 de. presente, del Callao é intermedios.

Figura 15

Información de salida y llegada de vapores (1876)

Fuente: Diario de Anuncios

Los gobernantes ecuatorianos invocaron reiteradamente al progreso. Para lograrlo, plantearon, por ejemplo, la migración de colonos europeos blancos al país, con una visión claramente elitista y racista. Pero también se dieron actos de corte democrático en nombre del progreso, como la abolición de la esclavitud, decretada por José María Urbina en 1851 (Ayala, 1978).
Bajo esta idea recibían población de colonos de otros países, como lo demuestra esta noticia del Diario de Anuncios (Figura 16).

El vapor Chala procedente de Panamá é intermedios, fondeó hoy en este puerto poco después de las 11 a. m.
Pasajeros venidos á su bordo: señores Arístides Lopez, José Pasada, Simon Soyer y Fidel Alomía.
En cubierta: 21, de los cuales 14 son colombianos que vienen en busca de trabajo.

Figura 16

Colonos que venían a trabajar (1888)

Fuente: Diario de Anuncios

El Diario de Avisos, ponía en conocimiento, al público en general, los viajeros que ya sea por placer o negocios, viajaban en el mismo (Figura 17).

El vapor “Colombia” procedente del Norte fondeó hoy en esta ría. Pasajeros venidos á su bordo: Señores General M. Iglesias, San Juan y J. González, de Panamá. En cubierta, 6. En tránsito: señor Manuel Perez, señora Balhan, dos niños y sirvienta, señores J. Bischenburg, Carlos Ross, Almirante A. García y García, A. Blanco y J. B. Vaalerí. Sobre cubierta 11.

El señor don Aurelio García y García, Contra-Almirante de la marina peruana, ex-Secretario General del dictador don Nicolás de Piérola, ha llegado de tránsito al Perú, en el vapor inglés “Colombia.—Saludámosle.

El General peruano don Miguel Iglesias ex-Presidente de esa República, ha llegado también en el vapor procedente del Norte. Se ha alojado en el hotel “Bolívar”. Dámosle la bienvenida y le deseamos feliz permanencia en esta ciudad.

Hoy fué á bordo del crucero “Cotopaxi” el señor Secretario de Policía, don Molina Naranjo, con el objeto de citar á Domingo Méndez con el auto cabeza de proceso levantado con el objeto de investigar la verdad de los asuntos políticos de estos días por los que se halla preso.

Figura 17

Viajeros por diversas razones; placer o negocios (1874)

Fuente: Diario de Anuncios

Luego de las tres primeras décadas de vida republicana, y al cabo de una profunda crisis nacional, se instauró en el Ecuador un régimen que logró consolidar el Estado y llevar adelante un programa de modernización muy profundo, que estuvo acompañado de una muy fuerte represión.

García Moreno, en su mandato, buscó la modernización del Estado como sinónimo del progreso. Para este personaje el progreso se encontraba en el ferrocarril: es el mentalizador del proyecto que término Alfaro. Al respecto, dice Enrique Ayala Mora: "Con la aplicación del programa garciano se logró racionalizar e incrementar las rentas públicas; modernizar el sistema financiero y monetario; construir gran cantidad de caminos y otras obras públicas; reorganizar y modernizar el ejército" (Ayala Mora, 1996, p. 3).

A finales del siglo XIX, el término progreso se generaliza y su contenido se fortalece, aunque no deja de ser motivo de conflicto. El objetivo social era el cambio y avanzar a la construcción de proyectos para el Estado-Nación. (Esvertit Cobes, 2005).

El ideal del progreso, al finalizar el siglo XIX, está vinculado a los avances científicos, médicos, al telégrafo, los diarios, el ferrocarril, los viajes y banca, los mismos que son promocionados en las ferias mundiales, en las que los países dueños de estos avances se van posicionando en la geopolítica mundial.



Las Exposiciones Universales: la Promoción del Ecuador

Es a partir de la segunda mitad del siglo XIX cuando la revolución industrial tiene un proceso de crecimiento acelerado y el mundo experimenta cambios a una velocidad nunca antes vista:

La mejora en los motores de combustión interna, los avances científicos y el descubrimiento del acero y la electricidad habían generado un sentimiento de progreso en Europa Occidental que era incuestionable. Para celebrar estos avances, surgió la Exposición Universal. También conocidas como Ferias Mundiales, dichas muestras eran eventos que, como su nombre lo dice, buscaban exhibir prácticamente todos los campos en los que había avances de la industria al arte. Desde 1851, prácticamente todas las ciudades soñaban con albergar una Feria con la cual pudieran demostrar sus adelantos. Para estos eventos, las ciudades sede construyeron

pabellones que rivalizaban con los palacios de la antigüedad (Ávila, 2021, párr. 1).

La primera exposición universal se desarrolló en Reino Unido, país en el cual se inicia la Revolución Industrial. Así, Londres se viste de gala al recibir en el Palacio de Cristal, en Hyde Park en 1851, la "Gran Exposición de los Trabajos de la Industria de Todas las Naciones» (Figura 18).



Figura 18

Palacio de Cristal sede de la primera exposición universal (1851)

Fuente: Lo que las Exposiciones Universales nos dejaron: 7 iconos mundiales

La segunda Exposición Universal se desarrolla en el Nuevo Mundo, en la capital del Virreinato del Perú, en la ciudad de Lima, en el año de 1872, año en el que se conmemoran los 50 años de independencia del

Perú de la corona española. Para el magno evento se construye *El Palacio de la Exposición*, de estilo neo-renacentista (Figura 19).

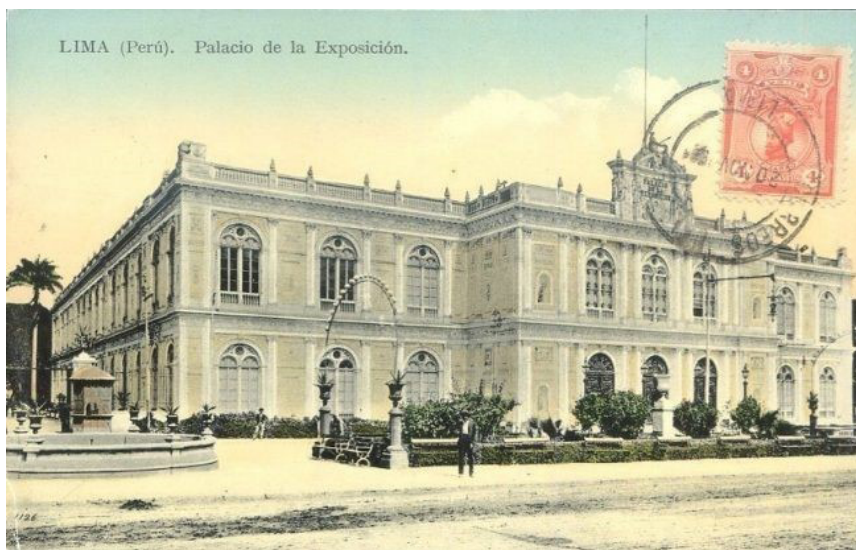


Figura 19

Segunda exposición universal, en Lima (1872)

Fuente: Archivo Histórico de Lima

La tercera Exposición Universal (Figuras 20, 21, 22 y 23) se desarrolla en París (en un espacio de 96 hectáreas, con el tema *Agricultura, Artes e Industria*, en el año de 1877, a un siglo de la toma de la Bastilla, con nuevas concepciones en la construcción, como es el caso de la Torre Eiffel, símbolo de la Exposición que marcaba la entrada a la Feria y terminó de construirse en el año de 1889, al conmemorarse los 100 años de la Revolución Francesa:

Su construcción tomó dos años y se hizo usando solamente acero, el material más novedoso del siglo XIX. Con más de 300 metros de altura, la torre Eiffel fue en su momento la estructura más alta del mundo. Aunque causó una fuerte impresión y generó mucho rechazo de parte de los habitantes de París, la torre se mantuvo en pie tras la Exposición con el pretexto de servir como antena de radio durante la Primera Gue-

rra Mundial. Para 1918 ya se había convertido en un símbolo de la capital francesa y el resto es historia (Ávila, 2021, LA TORRE EIFFEL, párr. 2).

Sin duda fue uno de los acontecimientos mundiales a los que algunos ecuatorianos adinerados asis-

tieron, entre los que se cuentan a los dueños de las haciendas cacaoteras; sin embargo, el Ecuador no asistió con ningún stand. Los agentes de viajes de las distintas compañías de los trasatlánticos organizaron grupos para asistir a este evento.

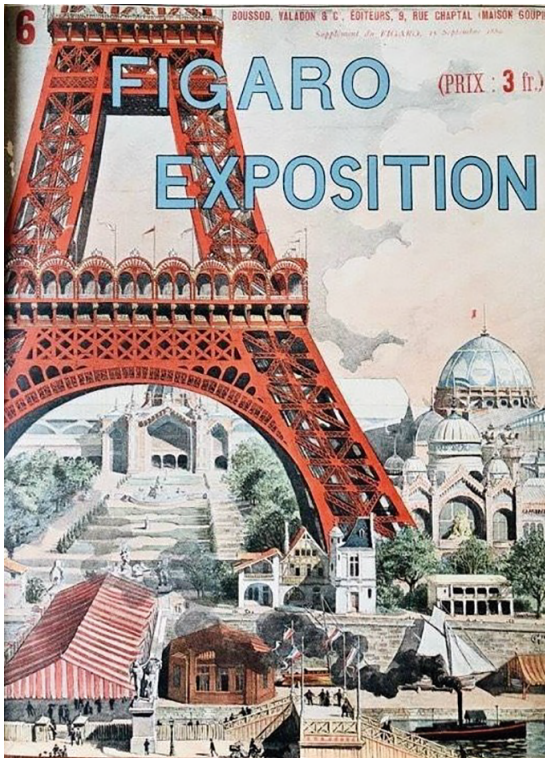


Figura 20

Exposición mundial de Paris (1876)

Fuente: Lo que las Exposiciones Universales nos dejaron:
7 iconos mundiales

ESPOSICION DE PARIS.

Para ofrecer nuevas comodidades a los señores viajeros que visiten Paris durante la Exposicion, la Compañía despachará boletos directos de Guayaquil a Paris, incluyendo el ferrocarril desde Havre o Cherburgo, a un aumento de

£ 1.10 por boletos de primera clase.

£ 1 por boletos de segunda clase.

Tambien se ha agregado al servicio de todos los vapores un *maître d'hotel* para atender al servicio de la mesa, i a la comodidad de los señores viajeros. Hai sirvientes que hablan español i frances, en cada vapor.

A la magnífica flota de la Compañía se ha agregado últimamente el espléndido vapor « Medway ».

Los vapores de la Mala Real son los más rápidos i cómodos de los que hacen la carrera entre Colon i Europa.

Para fletos, pasajes i otros pormenores, ocórrase al que suscriba.

1,485-24.

Figura 21

Promoción de viajes a la Exposición mundial de Paris (1876)

Fuente: Diario de Anuncios

ESPOSICION DE PARIS.

Para ofrecer nuevas comodidades a los señores viajeros que visiten Paris durante la Exposicion, la Compañia despachará boletos directos de Guayaquil a Paris, incluyendo el ferrocarril desde Havre o Cherburgo, a un aumento de

£ 1.10 por boletos de primera clase.

£ 1 por boletos de segunda clase.

Tambien se ha agregado al servicio de todos los vapores un *maitre d'hotel* para atender al servicio de la mesa, i a la comodidad de los señores viajeros. Hui sirvientes que hablan español i frances, en cada vapor.

A la magnífica flota de la Compañia se ha agregado últimamente el espléndido vapor «Medway».

Los vapores de la Mala Real son los más rápidos i cómodos de los que hacen la carrera entre Colon i Europa.

Para fletos, pasajes i otros pormenores, oórrase al que suscribe.

Guayaquil, 30 de Noviembre de 1877.

JORJE CHAMBERS,
Ajente.

1,378.

Figura 22

Propaganda para quienes asisten a las exposiciones universales (1883)

Fuente: Diario los Andes

COMPañIA JENERAL
Trasatlántica.
Esposicion Universal de Paris.

Teniendo en cuenta la Compañía Jeneral Trasatlántica la afluencia considerable de pasajeros de la América del Sur que concurrirán a la próxima Esposicion Universal de Paris, que deberá inaugurarse en Mayo próximo, i deseando proporcionar a los favorecedores de su línea todas las ventajas i comodidades posibles, ha resuelto poner en la línea de Colon a St. Nazaire, durante todo el año corriente, los vapores más grandes de su flota, tales como el « Amé- rique », « Franco », « St. Germain », « Lafayette » i « Wash- ington », cada uno de los cuales mide 4,500 toneladas.

Estos magníficos vapores tienen suntuosos salones, camarotes espaciosos i elegantes, decorados con todo lujo, llevan cocineros de primer orden i dan a los pasajeros de primera clase vino grátis a discrecion.

La Compañía Jeneral Trasatlántica, llama por consi- guiente hácia su línea la atención de los pasajeros, en la seguridad de que los que la empleen no tendrán nada que desear.

A los pasajeros que tomen billete de ida i vuelta se les hará una rebaja importante:

Por los billetes de ida i vuelta necesarios, dirigirse al que suscribe.

L. SANCHEZ QUINTANAR
Ajente.

I,439-37.

Figura 23

Propaganda del viaje transatlántico para la Feria Universal (1883)

Fuente: Almanaque ecuatoriano

Ecuador y su Participación en las Ferias Mundiales

Uno de los acontecimientos más importantes del siglo XIX en la política internacional del país, fue la participación en la gran Feria Internacional Colombina de Chicago. Este acontecimiento se ve reflejado en la serie de hojas volantes y anuncios en los diarios. Este es uno de ellos (Figura 24), en los que la Sociedad Filantrópica Colombina de Chicago apoya tan magno evento:

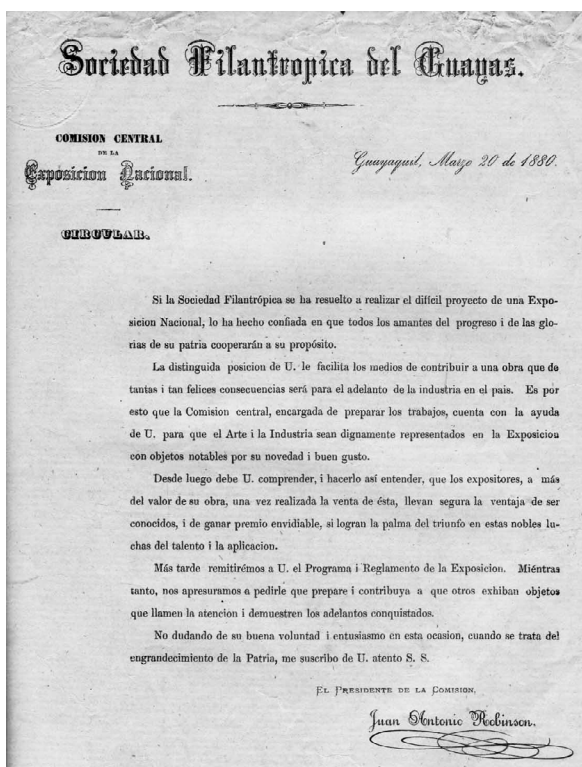


Figura 24
Invitación para participar en la Feria Mundial (1880)
Fuente: Sociedad Filantrópica del Guayas

El Ecuador y sus elites de la época trabajaron para conseguir un importante material para presentar en los Estados Unidos (Figura 25). Este evento se constituye en el primer intento de propaganda del país en el extranjero. Esta participación del Ecuador logró mostrar al mundo un país diferente: las regiones naturales, arte y artesanías, productos agrícolas, etc. La Feria era también conocida como "Feria del Mundo", y tuvo lugar en Chicago, en el año 1893 (Diario Avisos de Guayaquil, 1894).

En esta feria participaron varios países del mundo, con el objetivo de generar negociaciones entre ellos, convirtiéndose en la oportunidad perfecta para exponer la riqueza y diversidad del Ecuador.

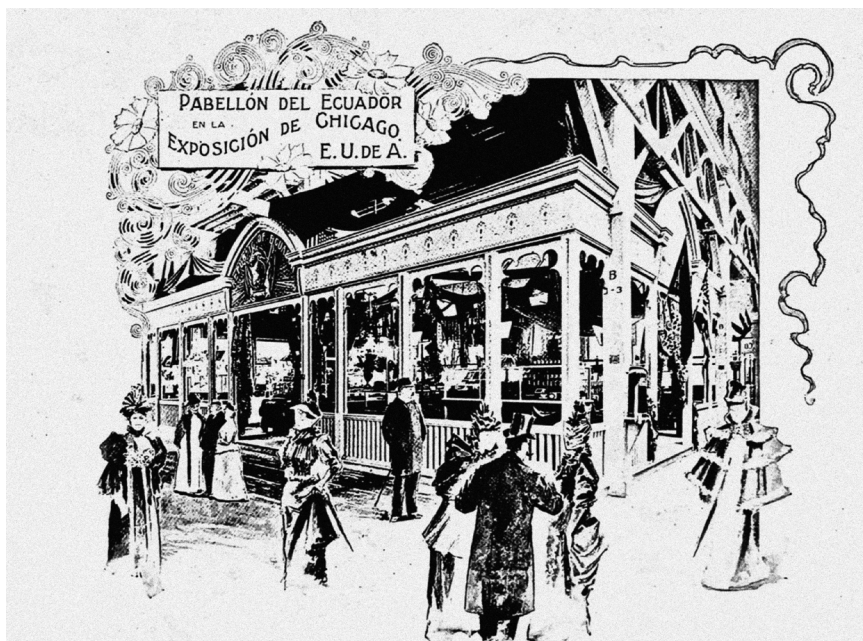


Figura 25

Pabellón de Ecuador en la Feria Universal Colombina de Chicago (1893)

Fuente: Diario de Avisos

EXPEDICION PERIODISTICA DEL "DIARIO DE AVISOS"

A LA

EXPOSICION DE CHICAGO.

En el deseo de contribuir al más esplendor al Pabellón Ecuatoriano en la Exposición de Chicago, el "Diario de Avisos" ha venido preparando una expedición periodística que vaya a editar en los Estados Unidos de Norte América una obra ilustrada que lleve a por título "El Ecuador en Chicago".

Antes de lanzar a la publicidad este hermoso y patriótico proyecto, el "Diario de Avisos" ha estado estudiando, prácticamente, los medios de llevarlo a cabo. Convencido hoy de que el país le secundará eficazmente, el sábado 3 del próximo Junio saldrá de esta ciudad para Nueva York, el Director de este diario, señor don Luis Felipe Cárbo, acompañado del señor doctor don José Luis Tamayo, uno de los colaboradores de esta hoja.

La importancia de la obra que va a publicarse no puede ser negada por ninguno de los ecuatorianos. Nuestro país, tan poco conocido en el mundo, necesita presentarse dignamente a tomar parte en la vida moderna de las naciones, cuyos progresos se dan a conocer hoy en los libros y en los periódicos ilustrados.

Avogado el proyecto por todas las personas que aman la patria, su realización será tanto más hermosa cuanto mayor sea el general esfuerzo por dar al Ecuador todo el mérito que en realidad le corresponde.

He aquí el Prospecto de la obra, que va a editarse:

"El Ecuador en Chicago."

1. Descripción geográfica, histórica y política de la República del Ecuador. **DIVISIÓN TERRITORIAL:** Provincias Guayas y parroquias. Ciudades y pueblos principales. Puertos de mar de Isla de Galapagos.

2. Poderes públicos. **EJECUTIVO:** Presidentes y Vicepresidentes de la República, Ministros de Estado, Gobernadores de Provincia, Policía, Ejército y Marina, Guardias Nacionales, Senadores y Diputados. **JUDICIAL:** Juez Eclesiástico público en general y de Sentencia, Obras municipales y de Sanidad.

3. **RELACIONES EXTERIORES:** Lmites, Tránsito, Diplomáticos y Consules.

4. Hacienda y Crédito público.
5. Obras públicas, Vías de comunicación, Caminos Carreteros, Ferrocarriles, Tranvays, Edificios públicos, Correos y telégrafos, etc., etc.

6. **INSTRUCCION PUBLICA:** Univer- sidades, Colegios públicos y privados, Escuelas fiscales y municipales, Bibliotecas, Educacionales, etc., etc.

7. **LITERATURA,** Academias, Prensa Nacional, Crudos, Periodistas, Poetas, Historiadores, geógrafos, etc.

8. **CIENCIAS:** Escuelas Politécnicas, Observatorio Astronómico, Laboratorio Químico, Museos etc. **BELLAS ARTES:** Música, Pintura y Escultura etc.

9. **IGLESIA ECATORIANA.** La provincia eclesiástica, Arzobispos, Obispos, Canónigos, Sacerdotes notables, Párrocos, Conventos, Teólogos, y Canonistas etc., etc.

10. **INDUSTRIAS:** Fábricas Nacionales en general etc., etc. Artesanos, Escuelas de Artes y Oficios, Arteses mecánicas, Fábricas de tejidos etc., etc.

11. **AGRICULTURA.** Producción nacional, Tierras, Cultivos, Haciendas de caño, Café, Ganado etc. Máquinas, Cerramos interior, Artículos exportables, Terrenos baldíos, Escuelas agrícolas, Bancos Hipotecarios, Proprietarios, etc., etc.

12. **COMERCIO:** Exportación e importación, Trámites comerciales, Aduanas, Bancos de Emisión y Descuento, Cajas de Ahorros, Compañías de Seguros nacionales y extranjeras, Navegación fluvial y marítima, Astillero, Transportes terrestres, Comerciantes, Banqueros, capitalistas, consignatarios y comisionistas, Cuerpo Consular etc., etc.

13. **MINAS:** Oro, plata, hierro, petróleo, carbón, azogue etc. Distritos Mineros, Compañías, Minas en explotación, Exportación de minerales etc., etc.

14. **BENEFAENCIA:** Sociedades públicas y privadas, Establecimientos, Filántropos etc. etc.

15. Estadísticas en general.

16. Profesores: Periodistas, Abogados, Médicos, Ingenieros, etc.

17. Centros de reunión, Clubs, Escuelas, Fiestas etc. etc.

18. El Pabellón del Ecuador en Chicago. Objetos exhibidos y exposiciones etc. etc.

19. La Exposición de Chicago.

GRABADOS INTERCALADOS EN EL TEXTO

1. Vistas generales de la República, ciudades, pueblos, edificios públicos, ríos, montañas, paisajes, hacendas etc.

2. Retratos: Hombrs públicos, Sacerdotes, Funcionarios, Literatos, Abogados, Médicos, Cirujanos, Militares, Ingenieros, Periodistas, Bomberos, Comerciantes, Agricultores, Artistas, Profesores, Proprietarios, Filántropos, Bellas ecuatorianas.

3. Vistas de la Exposición de Chicago.

4. Avisos comerciales.

El Gobierno, las Municipalidades, la Iglesia, los partidos políticos y todos los grandes centros literarios, científicos, comerciales, agrícolas, de beneficencia, etc., etc., así como el Cuerpo de Bomberos, las empresas particulares, los ciudadanos, en general, y colonias extranjeras han comenzado a prestarnos su valioso contingente.

Los materiales que tenemos ya y los que nos llegan todos los días, nos alientan en esta empresa que proporcionará a la República servicios señalados.

Hacemos, pues, un llamamiento patriótico a todos los ecuatorianos para que cada cual trabaje por el éxito de una obra cuya importancia es indiscutible.

Aceptamos la colaboración de todos los que deseen enviarnos su contingente intelectual sobre los varios puntos de que trata el prospecto. En el texto de la obra haremos constar los trabajos que correspondan a aquellos que nos los envían.

El libro en que nos ocupamos no tendrá ningún colorido político. Nuestro objeto es el de exhibir al Ecuador lo más ventajosamente posible. Podéis pues figurar en él, porque sólo se trata de presentarnos, en el exterior, como miembros de una misma familia, interesados, por igual, en el progreso de la República. Ya que no es posible en el interior, siquiera, en el extranjero, debemos darnos los ecuatorianos un abrazo fraternal.

Recibimos todos los datos que se nos envían. Estamos dispuestos a atender a todas las personas. Estas pueden dirigirse de viva voz ó por escrito a la Administración de esta imprenta, en la confianza de que serán complacidas y de que se guardará la reserva conveniente.

Al contar con el eficaz apoyo de todos los elementos sociales, ponemos la obra "EL ECUADOR EN CHICAGO" bajo la protección de la República.

Quito, 29 de Mayo de 1893.

Imp. Comercial.

Figura 26

Hoja volante que solicita material para exposición (1886)

Fuente: Archivo Histórico de Quito



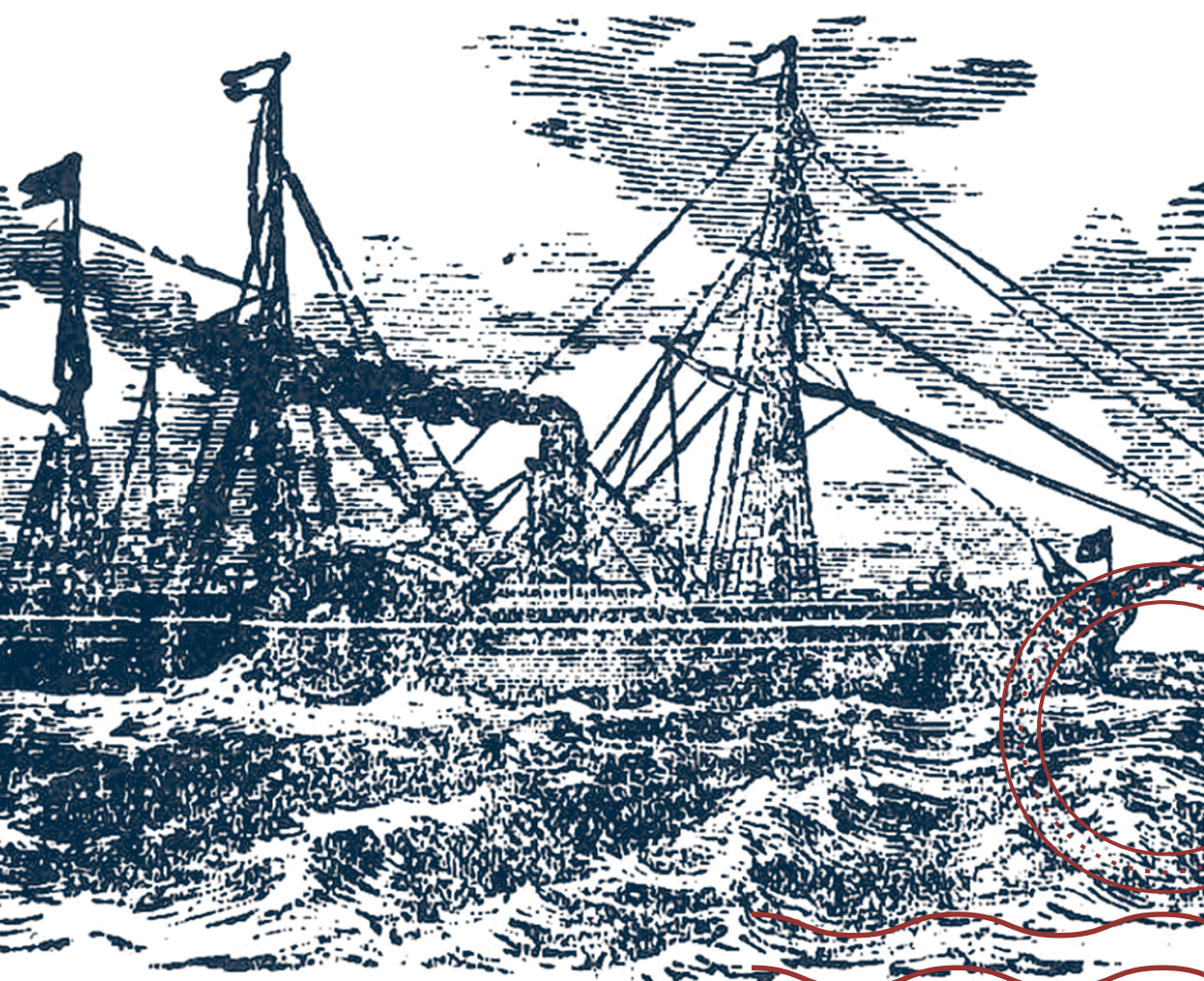
Figura 27

Pabellón de agricultura donde estaba el stand de Ecuador (1884)

Fuente: Diario de Avisos

PAÑIA GENE

SATLAANT



...muy especialmente la atención del público hacia esta Compañía, ... sus viajes, por el excelente trato y comodidades que proporciona á los ... todos los que la favorecen. — Para todos los pormenores necesarios

Las Agencias de Viajes del Siglo XIX

Las hojas volantes, como medio de comunicación, cumplen con la función de dar a conocer los acontecimientos o eventos importantes que se desarrollan en el territorio donde son pregonados.

Estas nos han permitido cambiar la historia. A través de una constante revisión de fuentes primarias, la historiografía ecuatoriana señala el inicio del turismo organizado, con la creación de la primera agencia de viajes a mediados del siglo XX; sin embargo, la hoja volante expuesta abajo señala la creación de una "agencia de viajes", cuyo propietario era Manuel Antonio de Luzarraga, de el año 1841, la que se pregona la llegada del vapor Perú (Figura 28).

Por lo tanto sería, entonces, esta, la primera Agencia de Viajes, que tenemos documentada.

AVISO AL PUBLICO.

EL que suscribe, agente de la Compañia de la navegacion del Pacifico por medio del Vapor, pone en conocimiento del público que por carta del Sr. Superintendente de la Compañia se le comunica que el Vapor *PERU* debe entrar en este puerto el dia 7 del próximo junio de 3 à 5 de la tarde, procedente de Valparaiso y el Callao.

El Vapor permanecerá aquí dos dias, y admite flete y pasajeros para todos los puertos del Perú, Bolivia y Chile. El viaje del Callao á este puerto se calcula que será de tres dias y dos horas, y de poco mas lo que puede tardarse de este puerto al del Callao.

Debe ser para todos mui plausible que al fin se haya realizado un proyecto tan deseado y tan ventajoso para todos, especialmente para el comercio. Todos debemos interesarnos en que prospere, y se establezca sólidamente. Los pueblos de América que viven casi como estraños, por la dificultad de comunicarse, puestos ya en contacto por este medio, estrecharán mas y mas las relaciones que tienen, y formarán otras nuevas, ecsitados por la facilidad, seguridad y prontitud en sus negocios y comunicaciones.

Si el Gobierno, como es de esperar, protejiese en cuanto pueda esta importantisima empresa hará un beneficio inestimable à este pais, despertando el espíritu de comercio, y estimulando al trabajo y à la accion, sin lo cual nuestras ricas producciones serán como hasta ahora, máquinas sin movimiento enmohecidas y roidas por la inercia y el tiempo.

Las personas que quieran, podrán acercarse à esta Agencia, para informarse de las condiciones, de flete y pasaje, que no pueden ser mas equitativas.

Guayaquil, mayo 12 de 1841.

Manuel Antonio de Luzarraga.

Figura 28

Hoja volante (1984)

Fuente: Archivo del Ministerio de Cultura y Patrimonio, Cuenca

Otro documento que muestra la existencia de otra "agencia", de la Compañía de vapores del Pacífico, en el año 1879 (Figura 29). De acuerdo a los diarios y hojas volantes que hemos encontrado, se encuentran pruebas de que el "mayorista" de los viajes a vapor era el Sr. Nicanor Farfán, en Guayaquil, a quien le toma la posta el Sr. Adolfo Bravo.

ANUNCIOS DEL DIA.

Al público.

Hago saber que desde el mes próximo pasado se ha separado el señor Nicanor Farfán de la agencia que giraba en esta plaza bajo la razón de Farfan y C.^a, quedando al frente de los negocios el que suscribe.

Guayaquil Abril 20 de 1888.

N.º 63—3 ADOLFO L. BRAVO.

Figura 29

Anuncios

Fuente: Diario de Avisos

LOS ANDES.

Guayaquil, miércoles 21 de Junio de 1876.

COMPANIA Sud-Americana de Vapores.

LINEA MENSUAL
entre el Callao, Paíta, Guayaquil, Manta,
Bahía, Buenaventura i Panamá.

VIAJE AL NORTE.

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Salida del CALLAO..... | el 21 de cada mes. |
| Llegada a PAÍTA..... | " 23 " " |
| " " GUAYAQUIL..... | " 24 " " |
| Salida de GUAYAQUIL..... | " 25 " " |
| Llegada a MANTA..... | " 26 " " |
| " " BAHÍA..... | " 26 " " |
| " " BUENAVENTURA..... | " 28 " " |
| " " PANAMÁ..... | " 30 " " |

VIAJE AL SUR.

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Salida de PANAMÁ..... | el 9 de cada mes. |
| Llegada a BUENAVENTURA..... | " 11 " " |
| " " MANTA..... | " 12 o 13 " " |
| " " GUAYAQUIL..... | " 13 o 14 " " |
| Salida de GUAYAQUIL..... | " 14 " " |
| Llegada a PAÍTA..... | " 15 " " |
| " " al CALLAO..... | " 17 " " |

MOVIMIENTO DE VAPORES EN GUAYAQUIL PARA EL MES DE JUNIO DE 1876.

Vapor "Copiapó",

SU CAPITAN G. GERKEN.

Llegará con MALAS, pasajeros i carga, procedente de PANAMA e INTERMEDIOS, el día MARTES 13; i se despachará con correspondencia, pasajeros i carga, para VALPARAISO e INTERMEDIOS, el día MIÉRCOLES 14.

Admite carga para Europa, por la vía del estrecho de Magallanes.

Vapor "Copiapó",

SU CAPITAN G. GERKEN.

Llegará con correspondencia, pasajeros i carga, procedente de VALPARAISO e INTERMEDIOS, el día SABADO 24; i se despachará con MALAS, pasajeros i carga para MANTA, BAHÍA, BUENAVENTURA i PANAMÁ, el día DOMINGO 25.

LLamamos muy particularmente la atención de los pasajeros i embarcadores, sobre el itinerario del "COPIAPO", que llegando a Panamá el 30, conecionará con TODOS los vapores que se despachan de dicho puerto i del de Colon con destino a Europa, Estados Unidos, Antillas, Méjico, San Francisco, Centro-América, etc. etc.

Los vapores de la Compañía Sud-Americana ofrecen a los pasajeros las mayores ventajas i comodidades, tanto por la rapidez de su andar, cuanto por su buen trato i esmerado servicio a bordo: asimismo los embarcadores encontrarán en estos vapores las consideraciones i esmero con que conducen su organismo.

DUNGE & C^o.

Ajentes de la Compañía Sud-Americana de Vapores

COMPANIA DE NAVEGACION por Vapor en el Pacifico.

MOVIMIENTO DE VAPORES EN GUAYAQUIL.

JUNIO DE 1876.

LLEGADAS.

| |
|---|
| Junio 5.—TRUJILLO, del Norte, de Panamá directo, con Mala Francesa de St. Nazaire. |
| 9.—SANTIAGO " Sur, de Valparaiso e intermedios, Callao, Paíta i Tómbes. |
| 13.—ISLAL..... " Norte, de Panamá directo, con Malas Inglesa i Americana. |
| 25.—OROYA..... " Sur, de Valparaiso e intermedios, Callao i Paíta. |
| 28.—SANTIAGO " Norte, de Panamá e intermedios, con Mala Francesa del Havre. |
| Julio 1.—ISLAL..... " Sur, de Valparaiso e intermedios, Callao i Paíta, con Malas Inglesa i Americana, via Paíta. |

SALIDAS.

| |
|--|
| Junio 1.—ISLAL..... para el Norte, para Panamá directo, con Malas Inglesa i Americana. |
| 6.—TRUJILLO. " Sur, para Paíta, Callao, Valparaiso e intermedios. |
| 10.—SANTIAGO " Norte, para Panamá e intermedios, con Malas Americana i Francesa. |
| 14.—ISLAL..... " Sur, para Paíta, Callao, Valparaiso e intermedios, con Mala Inglesa, via Paíta. |
| 26.—OROYA..... " Norte, para Panamá directo, con Malas Francesa de St. Nazaire i Americana. |
| 30.—SANTIAGO " Sur, para Tómbes, Paíta, Callao, Valparaiso e intermedios. |
| Julio 2.—ISLAL..... " Norte, para Panamá directo, con Malas Inglesa i Americana. |

Guayaquil, Junio 1^o de 1876.

ROYAL MAIL Steam Packet Co.

LOS VAPORES DE ESTA COMPAÑIA

| | | |
|-------------------------------|-------------------|--------------|
| Salen de Southampton los dias | 2 i 17 | de cada mes. |
| Llegan a Colon los dias..... | 7 u 8 i 23 | id. |
| Salen de Colon los dias..... | 5 o 6 i 21 o 22 | id. |
| Llegan a Southampton los..... | 29 o 30 i 14 o 15 | id. |

Estos vapores hacen escala en Kingston [Jamaica] i (St) Thomas, i a su regreso a Europa tocan en Plymouth i Cherburgo antes de llegar a Southampton. Reciben pasajeros, tesoro i mercaderías para St. Thomas, Habana, Veracruz &c. i para los principales puertos de Europa.

Ademas de la línea expresada, ha establecido esta Compañía, últimamente, un vapor extraordinario que sale de Colon el 18 de cada mes con destino a Hamburgo i Brémen.

Para fletes, pasajes i otros pormenores, codrarse al que suscribe.

Guayaquil, 1^o de Junio de 1876.

L. C. STAGG I CA.,

Ajentes.

Figura 30

Anuncios que demuestran la existencia de agencias de viajes (1876)

Fuente: Diario Los Andes

COMPANIA JENERAL
Trasatlántica,
4 rue de la Paix, Paris.

LINEA DE SAINT NAZAIRE A COLON.
Salida de Saint Nazaire..... el 7 de cada mes.
Llegada a Colon-Aspinwall..... " 23 " "
Salida de " " " " " 1 " "
Llegada a Saint Nazaire..... " 24 " "
Esta línea corresponde con el vapor que llega de Panamá el 5 i el que sale de Guayaquil el 26 de cada mes para Panamá.
Los vapores de dicha línea hacen escala al regreso en Sabanita, Puerto Cabello, La Guaira, Martinique i Guadalupe.

LINEA DEL HAVRE I BURDEOS A COLON.
Salida del Havre..... el 13 de cada mes.
" de Burdeos..... " 23 " "
Llegada a Colon-Aspinwall " 18 " "
Salida de " " " 20 " "
Llegada a Santander..... " 17 " "
" a Burdeos..... " 18 " "
" al Havre..... " 22 " "
Esta línea corresponde con el vapor que llega de Panamá el 30 (via Paiza) i los que salen de Guayaquil, los 1.º i 10 de cada mes para Panamá.
Los vapores de dicha línea hacen escala al regreso en Sabanita, Kingston (Jamaica), Santiago de Cuba, Port au Prince, Cap. Haytien, Mayaguez, S. Thomas i Saragosa (España).

LINEA DE SAINT NAZAIRE A VERACRUZ.
Salida de Saint Nazaire..... el 20 de cada mes.
Llegada a Fort de France..... " 5 " "
" a Veracruz..... " 16 " "
Salida de " " " 18 " "
Llegada a Fort de France..... " 23 " "
" a Santander..... " 12 " "
" a Saint Nazaire..... " 14 " "

LINEA INTERCOLONIAL DE FORT DE FRANCE A CAYENNE
con escalas en Sainte Lucie, La Trinidad, Demerac, Paramaribo.
DE FORT DE FRANCE A PUERTO CABELLO,
con escalas en La Grenade, Carúpano, L'Estimé, Baratiens, La Guaira.

LINEA DEL HAVRE A NUEVA YORK.
Salida del Havre..... todos los sábados.
" de N. York..... " " "

IMPORTANTE
Los boletos de pasaje i las Órdenes de embarque se expiden en la oficina de la Compañía Inglesa de Vapores.
Para tratar sobre fletes, pasajes, seguros, i para todos los informes concernientes a la Compañía General Trasatlántica, dirijirse a

L. SANCHEZ-QUINTANA B,
Agente.

COMPAÑIA DE NAVIGACION
por Vapor en

MOVIMIENTO DE VAPORES EN GUAYAQUIL.

MARZO DE 1877.

LLEGADAS.

- Marzo 3.—OROYA, del Sur, de Valparaiso e Intermedios, Callao i Paiza, con Malas Inglesas i Americanas, via Paiza.
- 4.—SANTIAGO, " Norte, de Panamá e Intermedios, con Malas Inglesas, Francesas i Americanas.
- 5.—ISLAL, " Norte, de Panamá directo, con Mala Francesa de St. Nazaire.
- 8.—PAITA, " Sur, de Valparaiso e Intermedios, Callao, Paiza i Lumbes.
- 15.—OROYA, " Norte, de Panamá directo, con Malas Inglesas i Americanas.
- 20.—TRUJILLO, " Sur, del Callao e Intermedios.
- 24.—ISLAL, " Sur, de Valparaiso e Intermedios, Callao i Paiza.
- 31.—OROYA, " Sur, de Valparaiso e Intermedios, Callao i Paiza, con Malas Inglesas i Americanas, via Paiza.

SALIDAS.

- Marzo 4.—OROYA, para el Norte, para Panamá directo, con Malas Inglesas i Americanas.
- 6.—SANTIAGO, " Sur, para Paiza, Callao, Valparaiso e Intermedios.
- 6.—ISLAL, " Sur, para Paiza, Callao, Valparaiso e Intermedios.
- 10.—PAITA, " Norte, para Panamá e Intermedios, con Malas Americanas i Francesas.
- 16.—OROYA, " Sur, para Paiza, Callao, Valparaiso e Intermedios, con Mala Inglesas, via Paiza.
- 21.—TRUJILLO, " Sur, para Callao e Intermedios.
- 25.—ISLAL, " Norte, para Panamá directo, con Malas Francesas de St. Nazaire i Americanas.

Abril 1.º—OROYA, " Norte, para Panamá directo, con Malas Inglesas i Americanas.
Guayaquil, Marzo 1.º de 1877. JORJE CHAMBERS,
Agente.

Figura 31
Anuncios informativos de los movimientos de los vapores (1877)
Fuente: Diario de Avisos

El agente viajero L. Sánchez nos, como lo da a conocer esta pu-
ofrece viajes en la Compañía Gene- blicidad de 1883 (Figuras 32 y 33):
ral Transatlántica, con diversos desti-

nos, como lo da a conocer esta pu- blicidad de 1883 (Figuras 32 y 33):

COMPANIA JENERAL
Transatlántica,
4 rue de la Paix, Paris.

LINEA DE SAINT NAZAIRE A COLON.

Salida de Saint Nazaire..... el 7 de cada mes.
Llegada a Colon-Aspinwall..... " 23 " "
Salida de " " " " " 1 " "
Llegada a Saint Nazaire..... " 24 " "

Esta línea corresponde con el vapor que llega de Panamá el 5 i el que sale de Guayaquil el 26 de cada mes para Panamá.

Los vapores de dicha línea hacen escala al regreso en Sabanillo, Puerto Cabello, La Guaira, Martinique i Guadalupe.

LINEA DEL HAVRE I BURDEOS A COLON.

Salida del Havre..... el 18 de cada mes.
" de Burdeos..... " 23 " "
Llegada a Colon-Aspinwall " 18 " "
Salida de " " " " " 30 " "
Llegada a Santander..... " 17 " "
" a Burdeos..... " 18 " "
" al Havre..... " 22 " "

Esta línea corresponde con el vapor que llega de Panamá el 30 (via Paita) i los que salen de Guayaquil, los 1.º i 10 de cada mes para Panamá.

Los vapores de dicha línea hacen escala al regreso en Sabanillo, Kingston (Jamaica), Santiago de Cuba, Port au Prince, Cap Haytien, Mayagüez, St. Thomas i SANTANDER (España).

LINEA DE SAINT NAZAIRE A VERAORUZ.

Salida de Saint Nazaire..... el 20 de cada mes.
Llegada a Fort de France..... " 5 " "
" a Veracruz..... " 16 " "
Salida de " " " " " 13 " "
Llegada a Fort de France..... " 23 " "
" a Santander..... " 12 " "
" a Saint Nazaire..... " 14 " "

LINEA INTERCOLONIAL
DE FORT DE FRANCE A CAYENNE
con escalas en Sainte Lucie, La Trinidad, Demerac, Paramaribo.

DE FORT DE FRANCE A PUERTO CABELLO,
con escalas en La Grenade, Caripano, Cumana, Barcelona, La Guaira.

LINEA DEL HAVRE A NUEVA YORK.

Salida del Havre..... todos los sábados.
" de N. York..... " " "

IMPORTANTE.

El agente de la COMPANIA INGLESA DE VAPORES EN EL PACIFICO, en Guayaquil, es el UNICO autorizado para expedir boletines de pasajes i conocimientos directos para los vapores de la COMPANIA JENERAL TRANSATLANTICA.
Guayaquil, 1.º de Julio de 1876. I,282.

COMPANIA DE NAVEGACION
por Vapor en el Pacífico.

MOVIMIENTO DE VAPORES EN GUAYAQUIL.
SETIEMBRE DE 1876.

LLEGADAS.

Setbre. 5.—OROYA... del Norte, de Panamá directo, con Mica Francesa de St. Nazaire.
8.—TRUJILLO, " Sur, de Valparaiso e intermedios, Callao, Paita i Tumbes.
13.—ISLAI..... " Norte, de Panamá directo, con Micas Inglesa i Americana.
25.—OROYA..... " Sur, de Valparaiso e intermedios, Callao i Paita.

ROYAL MAIL
Steam Packet Co.
LOS VAPORES DE ESTA COMPANIA

Salen de Southampton los dias 2 i 17 de cada mes.
Llegan a Colon los dias..... 7 u 8 i 23 id.
Salen de Colon los dias..... 5 o 6 i 21 o 22 id.
Llegan a Southampton los..... 28 o 30 i 14 o 15 id.

Estos vapores hacen escala en Kingston (Jamaica) i St. Thomas, i a su regreso a Europa tocan en Plymouth i Cherbargo antes de llegar a Southampton. Reciben pasajeros, tesoros i mercancías para St. Thomas, Habana, Veracruz, &c. i para los principales puertos de Europa.

Ademas de la línea expresada, ha establecido esta Compañía, últimamente, un vapor extraordinario que sale de Colon el 18 de cada mes con destino a Hamburgo i Bremen. Para detos, pasajes i otras pormenoraz, ocdrasse al que suscriba.
Guayaquil, 1.º de Junio de 1876. L. C. STAGG I Cia. Agentes.
I,273.

COMPANIA
Sud-Americana de Vapores.
LINEA MENSUAL
entre el Callao, Paita, Guayaquil, Manta, Bahía, Buenaventura i Panamá.

VIAJE AL NORTE.

Salida del CALLAO..... el 21 de cada mes.
Llegada a PAITA..... " 23 " "
" a GUAYAQUIL..... " 24 " "
Salida de GUAYAQUIL..... " 25 " "
Llegada a MANTA..... " 26 " "
" a BAHIA..... " 26 " "
" a BUENAVENTURA..... " 28 " "
" a PANAMA..... " 30 " "

VIAJE AL SUR.

Salida de PANAMA..... el 9 de cada mes.
Llegada a BUENAVENTURA..... " 11 " "
" " MANTA..... " 12 o 13 " "
" " GUAYAQUIL..... " 14 o 15 " "
Salida de GUAYAQUIL..... " 15 " "
Llegada a PAITA..... " 15 " "
" al CALLAO..... " 17 " "

MOVIMIENTO DE VAPORES EN GUAYAQUIL
PARA EL MES DE SETIEMBRE DE 1876.

Vapor "Lontué"
SU CAPITAN W. B. MISHENHICK.

Llegará con MALAS, pasajeros i carga, procedente de PANAMA E INTERMEDIOS, el dia 14 o 15; i se despachará con correspondencia, pasajeros i carga, para VALPARAISO E INTERMEDIOS, el dia 15.

Admito carga para Europa, por la via del estrecho de Magallanes.

Vapor "Rimac".

Llegará con correspondencia, pasajeros i carga, procedente de VALPARAISO E INTERMEDIOS, el dia DOMINGO 24; i se despachará con MALAS, pasajeros i carga para MANTA, BAHIA, BUENAVENTURA I PANAMA, el dia JUEVES 25.

Llamamos mui particularmente la atencion de los pasajeros i embarcadores sobre el itinerario de los vapores de la Compañía que llegando a Panamá el 30, conexasiónará con TODOS los vapores que se despachan de dicho puerto i del de Colon con destino a Europa, Batidos Unidos, Antillas, Méjico, San Francisco, Centro-América, etc. etc.

Los vapores de la Compañía Sud-Americana ofrecen a los pasajeros las mayores ventajas i comodidades, tanto por la rapidez de su andar, cuanto por su buen trato i esmerado servicio a bordo; asimismo los embarcadores encuentran en estos vapores las consideraciones i esmero con que conducen su cargamento.

BUNGE & C^o.

I,251. Agentes de la Compañía Sud-Americana de Vapores

Figura 32
Itinerario de los trasatlánticos (1877)
Fuente: Diario de Avisos

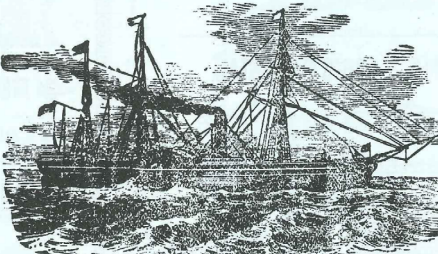
COMPANIA GENERAL

TRANSATLANTICA

LINIA DE ST. NAZAIRE A COLON.

Esta Compañía tiene establecidas dos líneas de vapores que hacen mensualmente el tráfico directo de pasajeros y mercancías entre Europa y Colon, y vice-versa, á saber:—

Salida de St. Nazaire el 6 de cada mes.
Llegada á Colon el 27 id. id.
Salida de Colon el 1º id. id.
Llegada á St. Nazaire el 24 id. haciendo escalas en Point-á-Pierre, Bassé Terre, St. Pierre, Fort de France, La Guaira, Puerto Cabello y Sabanilla.



LINIA DE HAVRE, BURGOS Y SANTANDER A COLON.

Salida de Havre el 21 de cada mes.
Salida de Burgos el 26 id. id.
Salida de Santander el 30 id. id.
Llegada á Colon el 20 id. id.
Salida de Colon el 22 id. id.
Llegada á Santander el 17 id. id.
Llegada á Burgos el 16 id. id.
Llegada á Havre el 22 id. id. haciendo escalas en Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, La Guaira, Fort de France, St. Pierre, Bassé Terre y Point-á-Pierre.

Ambas líneas están en comunicación directa con las otras dos que tiene tambien establecidas la misma Compañía, para Méjico y todas las Antillas.

Se recomienda muy especialmente la atención del público hacia esta Compañía, por lo magnífico y lujoso de sus vapores, por la rapidez de sus viajes, por el excelente trato y comodidades que proporciona á los pasajeros, y en fin, por otras ventajas reconocidas por todos los que la favorecen. —Para todos los pormenores necesarios sobre pasajes, fletes, seguro sobre embarques, etc., dirigirse al que suscribe.

GUAYAQUIL,—ECUADOR.
L. SANCHEZ QUINTANAR,—AGENTE

Figura 33
Propaganda de la compañía Trasatlántica (1876)
 Fuente: Diario de Avisos

Además, también provee de seguros de viaje.

Seguros marítimos.

El que suscribe avisa al público que está autorizado por la Compañía de Seguros de San Francisco, California «Firemen's Fund», para efectuar seguros sobre riesgos marítimos, en tipos módicos.

GEORGE CHAMBERS.

Figura 34
Agente de viajes ofrece seguros (1877)
 Fuente: Diario de Avisos



El Turismo Religioso

Las Romerías

La devoción a varias imágenes en el Ecuador ha dado lugar a un turismo religioso, que forma parte del turismo cultural: tanto material como inmaterial (Cebrián Abellán & Ramón, 2014). Es un suceso social y cultural, además de comercial (Ramírez Frías: 2006). Las peregrinaciones se dan en torno a una imagen, para obtener favores de la figura o reliquia que tienen por santa; los peregrinos participan de esta actividad como una ofrenda para recibir a cambio respuestas a sus peticiones (Secall, 2002).

Los movimientos de personas por caminos prehispánicos, para asistir a las romerías, es común en este siglo. Aquí (Figuras 35 y 36) una hoja volante que llama a la participación ciudadana en la peregrinación, la misma que era distribuida en varias ciudades del país.

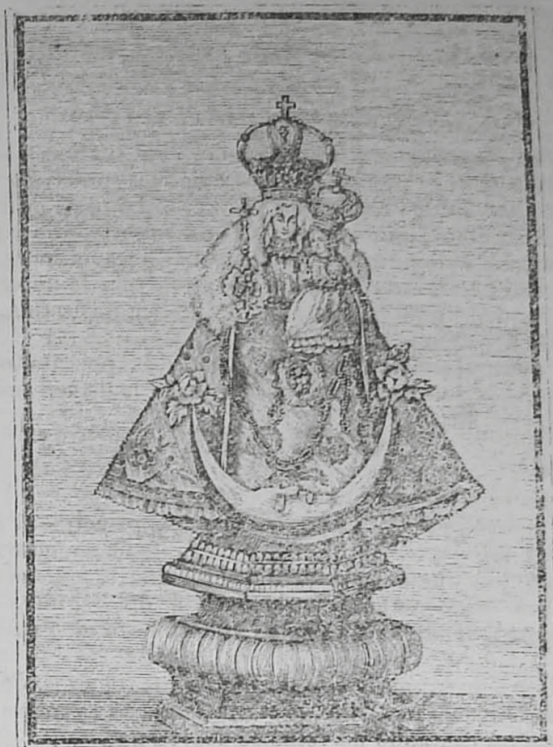
Las romerías eran solo para hombres, como se expone en la hoja volante.

Figura 35

Turismo religioso (1888)

Fuente: Archivo Histórico Nacional





GRAB. POR E. S. QUITO. 1896. ECUADOR

ROMERIA AL QUINCHE.

Se acerca el día en que el piadoso pueblo de Quito suele acudir, en devota romería, al célebre santuario de Nuestra Señora del Quinche. Esa imponente manifestación de la piedad de todas nuestras clases sociales hacia la Augusta Madre de Dios, ha contribuido grandemente á despertar y fortalecer entre nosotros el sentimiento católico, y ha atraído indudablemente sobre nuestra Patria las bendiciones de lo Alto.

En el presente año, como en los anteriores, esperamos de la religiosidad de nuestro pueblo que acudirá gustoso á los pies de María, en demanda de bendiciones y de gracias. ¡Y quién no necesita de la protección divina para no desfallecer en medio de los peligros y amarguras de la vida! Mas, para que nuestras súplicas sean atendidas, es preciso dirigir las por medio de María, que es la dispensadora de los dones celestiales.

Termina ya el año de 1888 y luego daremos principio al de 1889. Mayor motivo para acudir á Dios, con súplica humilde y reverente. Debemos agradecer al Señor por los beneficios que nos ha dispensado en el año que espira, y desagraviarle por las faltas que hemos cometido; debemos implorar la protección divina para emplear debidamente el nuevo año de vida que nos otorga. Necesidades públicas y particulares, desgracias domésticas, amarguras interiores, todo, todo lo hemos de depositar á los pies de María, á fin de que interceda por nosotros ante su Divino Hijo.

Sobre todo en estos días en que el mundo, con sus locas alegrías, causa tantos daños á las almas, es preciso que los católicos prácticos se esfuerzen en desagrarar á Dios de los escándalos públicos. La oración humilde y confiada es medio eficazísimo para obtener de Dios, misericordia y perdón.—Vamos, pues, al Quinche á desahogar nuestras penas ante la imagen de María, á pedirle el remedio de nuestras necesidades, á protestarle nuestro amor filial, á suplicarle, en fin, que preserve á nuestra República de las máximas y doctrinas corruptoras del siglo actual.

Esperamos que nuestra invitación será acogida por todos los devotos de María, quienes experimentarán la eficacia de su maternal protección.

ADVERTENCIAS.

- 1ª La romería es sólo para hombres.
- 2ª El día miércoles 2 del Enero entrante se principiará á tocar plegarias en todas las iglesias desde las cinco de la mañana, convocando á los romeros: los de á pie, que deben ser todos los que tengan salud y fuerzas para el viaje, deben estar reunidos en la Capilla del Sagrario á las seis de la mañana en punto: los de á caballo se reunirán en el patio del Palacio Metropolitano.
- 3ª Después de oída la santa misa desfilarán los romeros de dos en dos, debiendo ir adelante los de á caballo con su estandarte, y atrás los de á pie con el suyo: se saldrá cantando las letanías lauretanas.
- 4ª Según el número de romeros se dividirán en grupos, cada uno de los cuales tendrá uno ó más prefectos y además un sacerdote.
- 5ª En todo el tránsito se caminará con el mismo orden, no siendo permitido á ninguno separarse del grupo al cual pertenezca, sin permiso del prefecto.
- 6ª Cada romero debe proveerse de lo necesario; pero todos debemos ir resueltos á ayudar á los que no tengan lo suficiente, de manera que se vea que somos una sola familia, una reunión de hermanos.
- 7ª A ninguno le es permitido hacer uso de bebidas alcohólicas, en el camino ni el Quinche, sino en cuanto fuere necesario por alguna causa.
- 8ª Todos deben llevar una manta para el abrigo y lo más que puedan con este mismo objeto.
- 9ª Una vez distribuidos los alojamientos en el pueblo del Quinche, no será permitido á ninguno cambiarlo sino con permiso de su respectivo prefecto.
- 10ª No se admitirá en la romería á niños menores de catorce años.

Quito, á 29 de diciembre de 1888.

“Imprenta de Bolívar.” por F. Ribadeneira.

Figura 36
Turismo Religioso, advertencias (1888)
Fuente: Archivo Histórico Nacional

Otro importante acontecimiento que moviliza a los fieles y desarrolla el turismo religioso, especialmente en los Andes del Ecuador, es el Corpus Cristi; aquí una muestra de lo desarrollado en el año 1899.

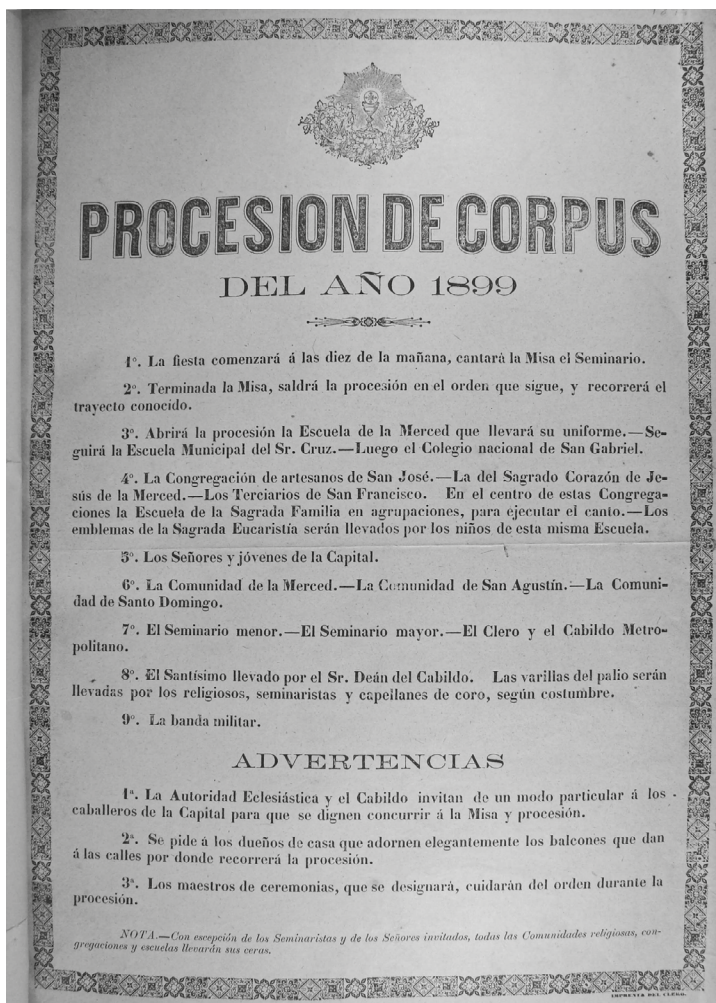


Figura 37

Procesión del Corpus (1899)

Fuente: Archivo del Ministerio de Cultura y Patrimonio. Cuenca

Las diversas festividades religiosas tenían sus personajes en las tradicionales procesiones:



Figura 38

Figuras de las procesiones (1888)

Fuente: Archivo Histórico Nacional



Recuerdo de la llegada
del Ferrocarril

Quito 17 y 25 de Junio de 1908.

El Ferrocarril y la Red de Caminos

Sin duda, el ferrocarril se convirtió en el imaginario de progreso del siglo XIX. Todos los viajeros que llegaban de Europa hacían referencia a las locomotoras de vapor como el medio de transporte más importante.

Es así que, ya en el inicio de la República del Ecuador, el presidente Rocafuerte hace referencia, en sus discursos, a establecer ferrocarriles en el Ecuador. Este pronunciamiento parecía no tener fundamento, era como un sueño. Pero hay muy pocos registros del año 1842, en los que ya existen algunos tramos en la costa:

Se podría decir que el más antiguo fue denominado de Chonana, junto al río Daule, Provincia del Guayas, establecido en 1842, con escasos detalles conocidos sobre el recorrido y las ciudades por las que atravesó, cabe especular que Chonana debió ser una

estación importante (Del Pino, 2013, p. 15)

Sin embargo, la historia del Ferrocarril Atranandino se inicia el 23 de abril de 1861, en la presidencia del Dr. Gabriel García Moreno, para quien el progreso estaba en la construcción del mismo y las carreteras, con el propósito de reducir el regionalismo e impulsar la circulación de mercancías para el desarrollo económico y la modernización del país en corto plazo. Hoy, todavía, muchas de las rutas que cruzan la sierra para transportar a pie o en caballo llevan el nombre de "Camino de García Moreno".

Este Presidente inicia las reformas del sistema fiscal y financiero que reguló la administración pública, y busca la unión de las diferentes regiones del Ecuador a través de la construcción de la red vial y el tra-

zado de la red ferroviaria entre Quito y Guayaquil (Fernández & Tamaro, 2000).

Varias narraciones de viajeros nacionales y extranjeros dan cuenta del viaje entre Quito y Guayaquil. A finales del siglo XIX encontramos las versiones de Maunier, André, Kolberg, Whimper, entre otros (Tapia, 2017).

Los viajeros debían tomar 2 rutas, la Occidental Norte y la Occidental, para llegar a la ciudad de Guaranda, donde llegaban luego de cuatro a cinco días de camino, desde Babahoyo. En este lugar debían pernoctar varios días, porque los arrieros ofrecían sus servicios hasta este sitio. Ya en Guaranda se debían buscar caballos de silla y de carga, los cuales eran muy cotizados. La ruta era temida por el paso del páramo de El Arenal, en las faldas del Chimborazo, debido a que sólo se podía pasar en horas de la mañana debido a que en la tarde, los fuertes vientos, que se tornaban irresistibles y persistentes, duraban hasta la puesta del sol: sumándose a esto los asaltos por bandoleros a pesar de que, en 1869, Gabriel García Moreno mandó a fusilar a 20 miembros de la temible banda del "Tuerto Alcívar" (Sevilla, 1830).

Ya en el trayecto de Ambato y Latacunga, era relativamente plano el camino y se podía cubrir en tan sólo un día. Latacunga era una ciudad grande y bien construida, cuyas casas, templos y muros fueron todos de piedra pómez; calles empedradas, una espaciosa plaza de mercado con arcadas y portales, siendo un lugar de comercio e industria.

Desde esta ciudad había 2 caminos situados a uno y otro lado del río Cutuchi: el oriental era el más antiguo, de anchura incásica y, el otro, el occidental, que se formó dentro de la carretera nacional construida por García Moreno y llegó a Latacunga el 22 de diciembre de 1862 (Tapia, 2017).

Este polémico Presidente gobernó por dos periodos: 1861- 1865 y 1869-1875.

En su primera presidencia recibe la autorización de la construcción de ferrocarriles o caminos de ruedas. Bajo este decreto, autorizó la contratación de la construcción del ferrocarril que uniría la costa con la sierra:

El primer proyecto ferroviario de García Moreno se hizo efectivo con la construcción del tramo entre Yaguachi y Milagro en 1872. El 1º de mayo de 1874 se estableció oficialmente el tránsito entre estas dos ciudades y en 1875 se expidió

el Reglamento de Tráfico en el que lo denomina "Ferrocarril del Sur" (Del Pino, 2013, p. 15)

Con la muerte de García Moreno varios procesos se truncan, sin

embargo los Presidentes Ignacio de Veintemilla y José María Plácido Camaño, continuaron con la construcción de la línea férrea, como lo demuestra esta hoja volante (Figura 39):

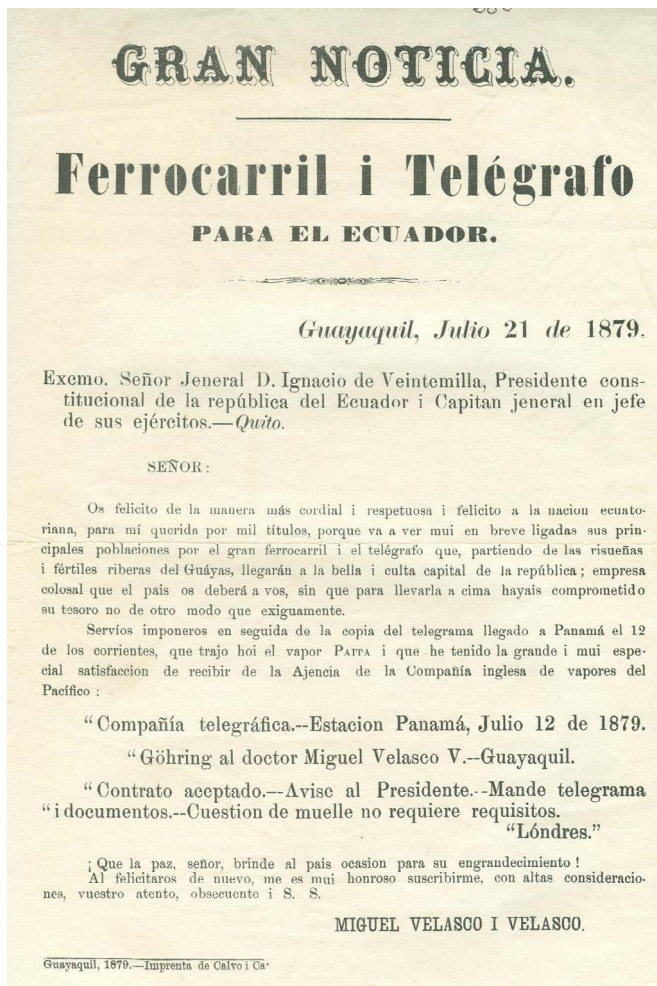


Figura 39

Hoja volante (1879)

Fuente: Archivo Histórico del Guayas

La construcción del ferrocarril urbana; sin embargo, también tenía estaba apoyada por muchos ecua- una gran oposición, así lo demuestra torianos, especialmente de la zona esta hoja volante (Figura 40):

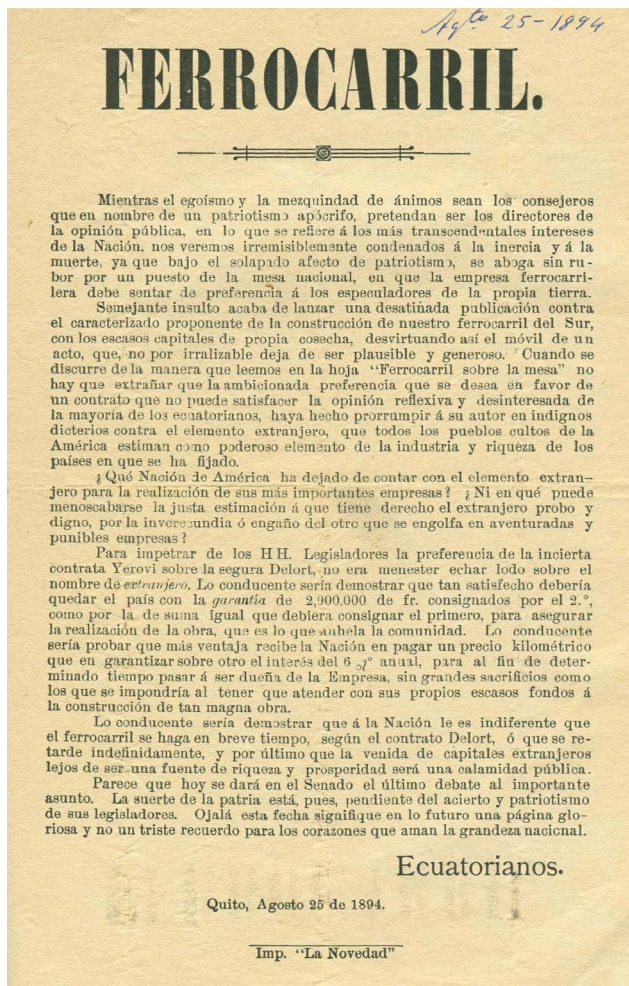


Figura 40

Hoja volante (1894)

Fuente: Archivo de la Dirección Cultura y Patrimonio, Cuenca

Pero en diciembre de 1897, por las gestiones realizadas por su Ministro, don Luís Felipe Carbo, logró constituir en New Jersey, USA, una empresa ferrocarrilera que fue llamada *The Guayaquil and Quito Railway Company*, que contó como accionista principal con el Sr. Archer Harman.

Desgraciadamente, los odios partidistas hicieron que el Congreso de 1898 se opusiera al contrato ferrocarrilero, al que calificaron de atenta-

torio contra los intereses de la patria, y acusaron además al gobierno de querer entregar el país a los yanquis. Debido a este canibalismo patriotero, los inversionistas norteamericanos desistieron de su propósito de aportar con sus capitales al desarrollo del ferrocarril ecuatoriano, por lo que el Sr. Harman, convertido en tenaz y enérgico aliado del Gral. Alfaro, inició en Inglaterra la búsqueda de nuevos capitales para financiar la obra.

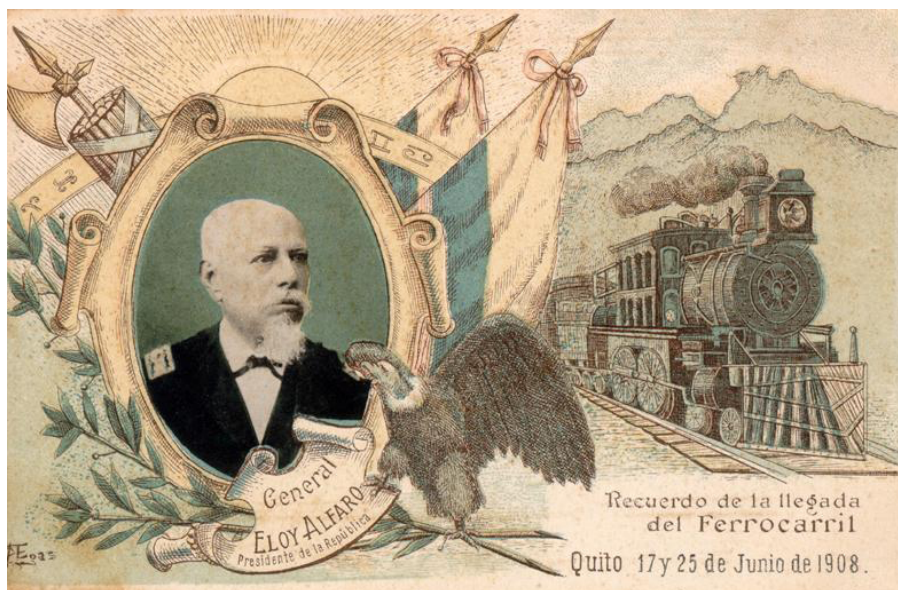


Figura 41

Postal de la llegada del ferrocarril (1908)

Fuente: Archivo privado, Dr. Miguel Díaz Cueva

En febrero de 1899 se reinició la construcción del ferrocarril, que en su avance hacia la cordillera fue llevando vida y progreso a todos los pueblos que tocaba, hasta que por fin llegó al km 131, donde se levantaba la muralla andina. Para superarla se concibió la Nariz del Diablo, audaz obra de ingeniería que fue un desafío al esfuerzo y la técnica de los hombres de aquella época. Desgraciadamente, la fiebre amarilla había diezmado la fuerza laboral ecuatoriana y a los miles de trabajadores jamaquinos que fueron traídos para la construcción del atrevido proyecto ferroviario.

Superada la Nariz del Diablo y al terminar el primer gobierno del Gral. Alfaro, en agosto de 1901 el ferrocarril había llegado ya a las faldas del Chimborazo.

El Ferrocarril del Sur, o Ferrocarril Trasandino, que une las ciudades de Guayaquil y Quito, es una de las obras más importantes de la historia del Ecuador (Figuras 41 y 42).

FERROCARRIL DEL SUR.

Mucho se ha dicho ya sobre nuestro carril de fierro que aspira á ser de plata á pesar de lo mal servido que es y ha sido desde su creación; quejas repetidas se han elevado hasta el Supremo Gobierno creyendo y esperando alcanzar algo en beneficio público, siquiera la atención; pero como nada se ha dicho á este respecto sin citación contraria, la corte interesada levantó cada vez su polvareda ante el mirar gubernativo de manera que si la magistratura no quedaba ciega, á lo menos nada alcanzaba á ver fuera del círculo que le rodeaba. Pero como hoy las cosas suben á mayores y más, según se dice, de castaño-oscuro, es preciso volver á alzar la voz con el derecho que nos asiste y que está palpable á todo el que mira la cosa pública con interés jeneral y sin interés del bolsillo. Ojalá que el Gobierno de hoy con el patriotismo y energía que ha manifestado disipe la dicha polvareda y tienda su benévola mirada á un horizonte claro y despejado que le ofrecen los siguientes datos, sacando á luz, aunque muy á la lijera, el cúmulo de irregularidades y de arbitrariedades que se notan diariamente en la administración y en el servicio de la vía férrea.

De dos maneras distintas y diametralmente opuestas se ofrece la marcha de este vehículo tan necesario: cumplida, rigurosa, estricta hasta la exajeración en todo lo que es cobro, es decir dinero; pero inconveniente, desordenada, caprichosa, desentendida, irresponsable, temeraria, en todo lo que es servicio. Nada hay que altere la rigidez de sus exigencias: nada que morijere su indulgencia á las exigencias públicas. Los perjuicios que ocasiona la empresa en la actualidad afectan también al público en jeneral y cada una de las poblaciones del cantón de Yaguachi.

En efecto, vemos la tarifa dejando aparte el precio de doce reales de Guayaquil á Yaguachi que los comisionados del Gobierno por órgano de la Gobernación de esta Provincia, tuvieron á bien establecer. Primeramente no hay razón alguna para que, porque se ha trabajado de Yaguachi á Durán una sección de ferrocarril, objeto de un contrato especial, se alce el precio del transporte de carga en la parte de Yaguachi á Chimbo tantos años establecido. Hoy, por el peso de 46 kilogramos que corresponde á un quintal se paga el duplo de el que se pagaba antes; y cuando á los que mandan se les ocurre, se paga el triple, enádruplo he aquí la prueba. El viernes 14 de presente se presentó un persona á la boletería del puente de Yaguachi para tomar un boleto de carga por un número considerable de damajuanas vacías de 6 y medio galones que debían llevar al Milagro, y por las que en días anteriores se pagaba á razón de 5 centavos; y el jefe de estación le despachó dicho boleto, pero cobrándole 10 centavos por cada una. Cuando el Superintendente comprendió que esas damajuanas habían ido en el vapor exigió al que las iba á embarcar 10 centavos por cada una; y á pesar del boleto que tenía ya, y de sus protestas del derecho que le asistía y de los perjuicios que le reportaba, las dichas damajuanas quedaron en el puente y no se permitió embarcarlas.

Figura 42

Noticias del ferrocarril (1888)

Fuente: Diario de Avisos

Las excursiones en el Ferrocarril tienen lugar en la época y se publicitan en hojas volates y en los diarios, estas son diarias y se dan especialmente los fines de semana (Figura 43).

La Compañía del Ferrocarril y obras públicas pondrá en los días Sábado y Domingo dos trenes para los que quieran hacer un viaje de recreo hasta el milagro.

Y apropósito de esta compañía, nos es grato anunciar al público, aunque no somos de los primeros en dar la noticia, que ha recibido últimamente un magnifico wagón que se destinará á los pasajeros de primera. Este lujoso vehiculo cuesta la biera de cuatro mil pesos fuertes en oro americano.

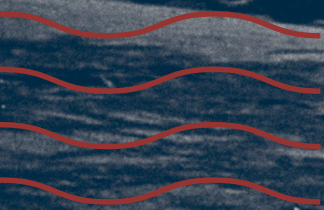
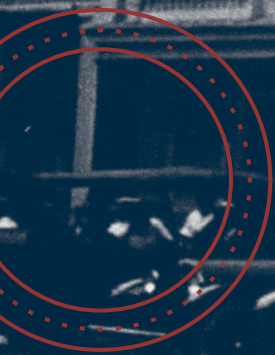
Tenemos fundados motivos para creer que la nueva adquisición que ha hecho la Compañía del ferrocarril y obras públicas se estrenará en una de las PRÓXIMAS INAUGURACIONES de la línea ferrocarrilera de Durán.

Figura 43

La Compañía (1988)

Fuente: Diario de Avisos

GRAN HOTEL RITZ



Hospedería

Como hemos visto, la hotelería tiene sus orígenes en los Tambos incásicos, luego en la Colonia, con las tabernas y las posadas, que se establecen en lugares estratégicos, cercanas a los caminos de herradura y a los ríos, por los que se comercializaba diversos productos y, en especial y en este siglo, en la costa, cerca de las haciendas cacaoteras.

Sin embargo, en el siglo XIX, con las guerras de independencia, se inicia un tipo de hotelería diferente. Correa (2015) explica los orígenes de la hotelería en la ciudad de Guayaquil:

En el año de 1820, durante la independencia de Guayaquil se necesitan sitios en donde los militares pudieran alojarse, por lo que el Gobernador Sr. Juan Mendiburi pidió a las familias adineradas de la época que les ayudaran brindando posada a esas personas que necesitaban

descansar. A pesar, de que el Ayuntamiento se negara a cumplir dicha petición, se optó por exigir al Cabildo que dieran alojamiento durante tres días, pasado este tiempo los oficiales terminarían pagando a sus dueños el arriendo y más gastos que causaren. (p. 20)

Con la idea de los grandes hoteles europeos y de los Estados Unidos, los viajeros buscan desarrollar la hotelería en el Ecuador, en Guayaquil especialmente, que siendo puerto marítimo recibía una gran cantidad de visitantes dedicados al comercio. Es así, que se crearía el Hotel Francés, en 1853. De la misma manera, en 1862, inicia sus operaciones el Hotel Europa, ubicado en la plaza de San Francisco, y el Hotel Francia, situado en las calles del Comercio (Pichincha) y Senado (Sucre), todos ellos ofreciendo el servicio de alojamiento (Correa, 2015).

En la época, el Hotel Victoria, en Guayaquil, era el más renombrado, especialmente por su servicio y la variedad de platos internacionales que ofrecía. Su forma de comercializar era a través de hojas volantes que se entregaban a los pasajeros

de los diversos vapores, debido a su estratégica localización, frente al malecón (Figura 44).

A diferencia de la ciudad de Guayaquil, en donde existían ya varios hoteles, la ciudad de Quito mantenía una vida hacia dentro. La ma-

GRAN VICTORIA HOTEL.

GUAYAQUIL, -ECUADOR.

ESQUINA MALECON y NUEVE de OCTUBRE.

CUARTOS AMUEBLADOS

SALONES PARA FAMILIAS

Y BANQUETES

SERVICIO ESMERADO A LA INGLESA

EL PROPIETARIO,

JULIO I. BAQUERO.

Figura 44

Propaganda de la hotelería (1888)

Fuente: Diario de Avisos

yoría de los viajeros se alojaban en casas de parientes y amigos.

Son pocos los hoteles, existen pensiones y casas de huéspedes que son los establecimientos que reciben, en su mayoría, a los viajeros (Figuras 45 y 46). Es importante destacar que las fondas se caracterizan por la venta mensual de los servicios de desayunos, almuerzos y cenas.

GRAN HOTEL

Teléfono—122—Quito—Ecuador—Apartado 131
Carrera García Moreno—Frente á la Iglesia de la Concepción
El único de primera clase en la República
Servicios completos de restaurant, cantina, etc. etc.

Piezas y departamentos á todo gusto

Se admiten abonos al restaurant á las precios siguientes:

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| Abono mensual..... |S/. 36,00. |
| Tarjetas de 60 comidas..... |, 36,00. |

Se venden tarjetas de abono desde diez comidas.

Licores,, conservas, etc., todo legítimo y barato.

Figura 45

Anuncios publicitarios de establecimientos hoteleros (1888)

Fuente: Diario de Avisos

Los hoteles proveían un servicio de enlace entre las agencias de coches.

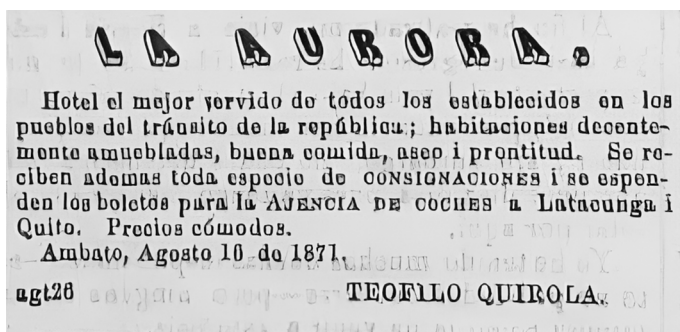


Figura 46

Hoteles de tránsito (1871)

Fuente: Diario de Avisos

Los establecimientos conocidos como "fuentes de soda" (Figura 47) eran muy populares, pues en ellos, se vendían las sodas que eran realizadas con diversos elementos, de acuerdo a la necesidad del comensal.

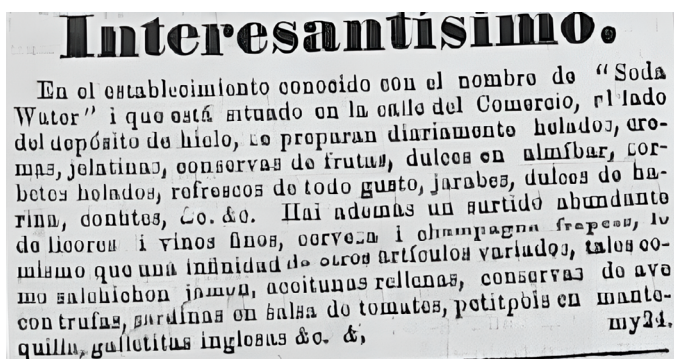


Figura 47

Fuentes de soda (1873)

Fuente: Diario de Avisos

Transporte

El tren se constituyó en el principal medio de transporte, al finalizar el siglo XIX, pero existían diversos medios para llegar a las ciudades y dirigirse también al tren o enlazar con ciudades o pueblos por donde pasaba (Figuras 48 y 49).

EMPRESA DE COCHES

"LA ESTRELLA BLANCA."



Cuenta por hora con tres coches de los mejores de esta plaza, nuevos, de fuerte construcción i elegantes. Próximamente pondrá en servicio tres mas que se han pedido á los Estados Unidos,

TARIFA.

La carrera con una ó dos personas \$ " 4 rs.
Cada persona escedente..... " 2 "

POR HORA.

La 1ª con 1 hasta cuatro personas \$ 2 "
Las siguientes..... 1 "

FUERA DE LA POBLACION.

Como al cementerio, casa de locos &
La primera hora..... 3 "
Las siguientes..... 1 4

Las horas de tarifa son desde las siete de la mañana hasta las once de la noche, pasadas estas el precio será convencional.

Las personas que ocupen los coches que lleven dos estrellas blancas atras y dos adelante y los números 9, 10 y 11 están en el derecho de negarse á pagar un centavo mas por esta tarifa, la que irá pegada en el interior del coche, aun cuando los cocheros les escijan mas.

La estacion está en la calle del correo frente al Consulado de Comercio.

Para todo arreglo ó reclamo dirigirse al establecimiento de sombrerería y venta de sombreros de paja de Macario Martínez, en la misma calle de la estacion.

Figura 48

Empresas de arrendamiento de coches (1880)

Fuente: Diario de Avisos



COMPAÑIA NACIONAL
DE TRANSPORTE.

Esta Compañía, deseando facilitar al público el tráfico hasta Ambato, ha establecido provisionalmente un servicio de pequeños coches, que serán reemplazados mas tarde por las respectivas diligencias.

Dichos coches saldrán de Quito desde el 13 del presente en los dias lunes y juéves á las seis en punto de la mañana y rendirán su jornada en Latacunga; al siguiente dia saliendo de Latacunga á la misma hora, terminarán su viaje en Ambato á las diez del dia. (La falta del puente de Ambato que está reconstruyéndose obliga á dividir esta jornada.)

Los coches saldrán, de Ambato para Latacunga, los dias mártes y viérnes á la una de la tarde, y continuarán su viaje á Quito saliendo á las seis de la mañana del siguiente dia.

Los pasajeros no podrán llevar consigo otra cosa que una manta de abrigo.

Los coches se detendrán en Macha-

che (media hora) en el hotel de "Los Andes": en Latacunga en el de "La Compañía nacional de Transporte" y en Ambato en el de "La Aurora," cuyos dueños se han convenido en cobrar precios módicos por mesa y habitaciones.

Las boletas de pasaje se venden en la agencia general en Quito, esquina en la plazuela de San Agustín, y en Latacunga y Ambato en las agencias respectivas.

Quito, abril 10 de 1871.

El Gerente *M. I. Acevedo.*

NOTA:

Los pasajeros y empleados de la Compañía se sujetarán en todo á los reglamentos de administracion.

La Compañía no responde por accidentes, demoras ú otros casos fortuitos.

Tarifa de pasajes en los coches de la Compañía Nacional de transporte.

| | ASIENTOS INTERIORES | ASIENTOS EXTERIORES. |
|--------------------------|---------------------|----------------------|
| De Quito á Latacunga.... | 4,50 | 3,, |
| De Id. á Ambato..... | 6,, | 4,, |
| De Latacunga á Quito.... | 4,50 | 3,, |
| De Id. á Ambato..... | 2,50 | 1,,50 |
| De Ambato á Latacunga.. | 2,50 | 1,,50 |
| De Id. á Quito..... | 6,, | 4,, |

NOTA.—Las personas que quisieren ir á algun punto intermedio, pagarán su pasaje hasta la próxima agencia del lugar á donde se dirigen.

Quito, abril 10 de 1871.

El Gerente. *M. I. Acevedo.*

Los coches están en ejercicio desde la fecha anunciada.

Figura 49

Compañía nacional de transporte (1871)

Fuente: Diario de Avisos

Los Cronistas de Viajes

Los escritores de viajes narraban sus aventuras por diversas tierras. Semana a semana entregaban capítulos en el Diario de Avisos (Figura 50), en donde podemos encontrar varias de estas narraciones en donde comentan la hospitalidad de las diversas autoridades.

Figura 50

De Guayaquil al Salitre (1889)

Fuente: Diario de Avisos



DE GUAYAQUIL AL SALITRE.

IMPRESIONES DE VIAJE.

Es un fenómeno psicológico, pero real y efectivo, lo que pasa por nosotros tan pronto como formamos la resolución de emprender un viaje. Consiste este en cierta irresistible comezón de escribir nuestras impresiones y de observar y anotar cuanto, durante el trayecto que recorreremos, nos parece digno de llamar la atención.

No será, por ende, de extrañar que al habernos permitido el inusitado lujo, al cabo de una larga Olimpiada en Guayaquil, de hacer un viaje de recreo al Salitre, demos rienda suelta á nuestra mal tajada péñola para que ella se encargue de reproducir nuestras impresiones de viaje.

Hecha esta salvedad necesaria, entremos en materia.

Salimos de Guayaquil el Domingo 18 á las 3 a. m. á bordo vapor "Daule" cuyo capitán es el señor don Alejandro Kaiser quien, dicho sea de paso, se extremó en atendernos á todos los pasajeros con la mayor fineza y cultura, no omitiendo medio alguno por hacernos grato nuestro viaje.

Siendo como era de noche, y noche oscura, inoficioso nos parece hacer constar que nos fué imposible admirar la hermosa perspectiva que ofrece el poético y pintoresco Guayas: concretaremos, por tanto á decir, que arribamos al pueblo de Samborondón, á las 6 a. m. después de tres horas de navegación.

Una vez en el pueblo nos encaminamos á la casa de don Emilio Gomez, tanto por ser una de las más centrales y cómodas cuanto porque en ella teníamos la seguridad de ser bien recibidos. En efecto, tan pronto como llegamos allá nos hicimos anunciar con uno de los empleados de la tienda de dicho señor quien inmediatamente nos salió á recibir haciéndonos subir á la sala y obsequiándonos con un frugal y suculento desayuno.

Los percances que se desarrollaban en las excursiones eran también relatadas, al igual que otros acontecimientos (Figura 51).

Ferrocarril del Sur.—Un colega nuestro, nos dijo hace pocos días que habíamos incurrido en un error por que juzgamos INAUGURACIÓN lo que no fué sinó VIAJE DE RECREO Y ENSAYO.

Pues bien, sin tomarle nota al colega de aquello de RECREARSE Y ENSAYARSE con perjuicio de la existencia y el bolsillo del PÚBLICO, sólo nos limitaremos á copiarle el siguiente PASE FRANCO que nos fué destinado por la Compañía:

“Compañía de Ferro-carril y Obras públicas de Guayaquil, sección B: Yaguachi á Chimbo.

Pasaje Franco á favor del señor Director del “Diario de Avisos.”

A la estación de Chimbo.

Por INAUGURACION de la línea.

Valedero por el día de la fecha,

Guayaquil, Noviembre 18 de 1888.

El Gerente

Federico Rivera.

Hechos son amores y no palabras, colega. Carta canta, carta, canta!

Figura 51

Ferrocarril del sur (1882)

Fuente: Diario de Avisos

Uno de los cronistas más celebres que ha pasado por el Ecuador es Edward Whymper, quien llegó a Guayaquil el 9 de diciembre de 1879. En su libro describe sus primeras impresiones:

Los alojamientos apenas se podían conseguir por dinero y los servicios eran difíciles de conseguir. La vida parecía demasiado fácil para la clase baja en este lugar, Con un gasto muy insignificante pueden desayunar chocolate, cenar plátanos y nueces de coco, y descansar por la noche en piñas. El alojamiento no es una dificultad para ellos, y el vestido es casi superfluo en un clima igualmente cálido. Los ancianos andan con atavíos muy ligeros, y los jóvenes aparecen en las calles a la manera más antigua del Edén. Los trabajadores fijaron un valor exorbitante en sus servicios, y los mismos trabajadores esperaban ser pagados al precio de pequeños obispos ingleses (Whymper, 1892, p. 48).

Es así, como va relatando las dificultades de encontrar alojamiento, alimentación y transporte, aparte de la necesidad de un traductor para continuar con su expedición. De in-

mediato incorpora a su equipo, Mr. Perring, un inglés que había vivido muchos años en Ecuador. Ya solucionado el tema de la comunicación, inicia su viaje hacia el Chimborazo, tomando un barco a vapor por el río Guayas hacia Babahoyo, para continuar el viaje vía terrestre, a caballo y con destino a Guaranda, durmiendo en campamentos improvisados al aire libre. Una vez fueron escoltados al hotel, en la Colina, y así lo describe: "El aposento principal, una ventana menos sin vidrio de unos nueve pies cuadrados y seis pies de alto. No había cama ni ropa de cama, comida ni fuego en este lugar. Dormíamos en nuestras cajas de embalaje" (Whymper, 1892, p. 68).

A pesar de la incomodidad, Whymper pudo observar la imponente cordillera de los Andes, el 21 de diciembre de 1879.

Otro científico de talla mundial fue Teodoro Wolf, geólogo y geógrafo alemán, traído por García Moreno para dictar clases en la Escuela Politécnica de Quito.

Escribió varios libros: *Memoorias Sobre las Islas Galápagos*, *Viajes Científicos por la República del Ecuador*, *Geografía y Geología del Ecuador*, entre otros.

En este siglo, Gonzales Suarez escribe la historia del Ecuador y su libro de estudio sobre los cañaris, poniendo énfasis en los vestigios arqueológicos de Ingapirca (Figura 54):

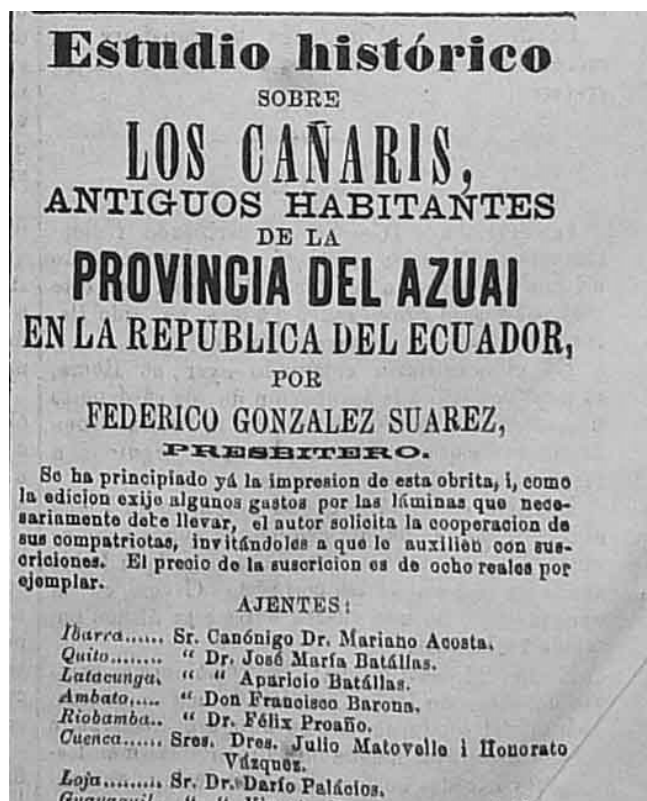


Figura 52
 Publicación de libros de Gonzáles Suarez (1878)
 Fuente: Diario de Avisos

Este libro nos da una visión de un Ecuador turístico que está en la senda del progreso y la modernización, con la actividad como agente generador de la comunicación y el cambio en el siglo XXI.



Conclusiones

Esta investigación propone una nueva lectura de la historia del turismo en el Ecuador, formulada sobre la base de documentos que reposan en archivos públicos y privados, registros oficiales, informes ministeriales, fotografías, hojas volantes, libros, diarios y revistas del siglo XIX.

Encontrar el material ha sido una tarea difícil, muchos de los documentos están mutilados, o dañados. Sin embargo algunas bibliotecas tienen ya digitalizados algunos de los documentos para preservar la memoria histórica, este proceso ayuda al investigador.

El libro propone una mirada diferente a la dada por la historiografía ecuatoriana que sostiene el inicio del turismo en la segunda mitad del siglo XX, los documentos demuestran que el turismo organizado se da en el siglo XIX, al igual que las primeras agencias de viajes que se ha venido

sosteniendo son creadas a partir de 1950. Estas agencias y sus agentes viajeros se encuentran ya desde 1860.

El principal aporte de este libro es la recuperación de la memoria histórica documentada en: hojas volantes, recortes de prensa, postales. A partir de estos instrumentos, las fechas y acontecimientos históricos han cambiado la visión de la historia del turismo a partir del periodo estudiado.

Queda por trabajar y poner en debate nuevos actores en la historia ecuatoriana del turismo, que bien vale la pena analizar; así como la incidencia de las políticas en esta área, en la vida del Ecuador. Este libro nos da una visión de un Ecuador turístico que está en la senda del progreso y la modernización, con la actividad como agente generador de la comunicación y el cambio en el siglo XIX.

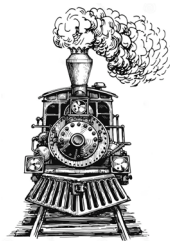
Referencias

- Ávila, D. (3 de febrero de 2021). *Lo que las Exposiciones Universales nos dejaron: 7 iconos mundiales*. <https://www.travesiasdigital.com/destinos/ciudades-que-han-sido-sede-de-exposiciones-universales/>.
- Ayala Mora, E. (1996). El laicismo en la historia del Ecuador. *Procesos. Revista Ecuatoriana De Historia*, 1(8), 3–32. <https://doi.org/10.29078/rp.v1i8.410>
- Bedoya, A. (1975). *Las Misiones al Oriente*. La Mariscal.
- Bonilla, G., Merchán, M. (2015). *Análisis del crecimiento hotelero en el Centro Histórico de la ciudad de Cuenca durante el periodo 2010 – 2014*. Tesis de pregrado. Universidad del Azuay.
- Bravo, K., Fernández, A., Parra, H., & Tamayo, A. (2020). *Ecuador: Realidad Nacional*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Burns, B. (1999) *La pobreza del progreso. America Latina en el siglo XIX*. Siglo XXI Editores.
- Correa, F. (2015) Guayaquil es mi destino para recordar su historia. *Revista Turismo & Comercio* (402), 18-20.
- Del Pino, I. (2013). *Arquitectura ferroviaria en los Andes ecuatorianos*. Consejo Nacional de Cultura.
- Esvertit Cobes, N. (2005). *La incipiente Provincia. Incorporación del Oriente Ecuatoriano*. Tesis doctoral. Universidad de Barcelona. <http://hdl.handle.net/2445/35191>
- Fernández, T., Tamaro, E. (16 de abril de 2020). *Gabriel García Moreno. Político ecuatoriano*. <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/654/Gabriel%20Garcia%20Moreno>

- Fornoff, F. H. (2003). *El Libertador Writings Of Simón Bolívar*. Oxford University Press.
- Hablemos de cultura. (15 de abril de 2019). *Pedro Vicente Maldonado: vida, qué hizo, labor científica y más*. <https://hablemosdeculturas.com/pedro-vicente-maldonado/>
- León Mera, J. (1872). *Flor de los Andes*. S.E.
- Ortiz, B., Cueva, A., & Zea, M. (2020). Viajeros europeos y sus motivaciones para viajar a Ecuador. *Revista de investigación Ciencia Turística*, 14, 25-48.
- Paladines, C. (1991). *Sentido y trayectoria del pensamiento ecuatoriano*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Perez Pimentel, R. (8 de marzo de 2022). *La empresa de vapores nuevos*. <https://rodolfoperezpimentel.com/233-la-empresa-de-vapores-nuevos/>
- Quintero, R. (1989). *El estado colonial*. Nueva Historia.
- Ramírez Frías, C. (2006). Afro descendencia religiosa y turismo en Cuba. *Actas IX Conferencia Internacional de Cultura Africana y Afroamericana, del 10 al 15 de abril*.
- Stubel, A. (1873). *Carta del geógrafo alemán Alfonso Stubel*. Museo Histórico Quito.
- Tapia, T. A. (23 de diciembre de 2017). *El increíble viaje de Guayaquil a Quito en el siglo XIX*. El Comercio.
- Villalobos, M. (1791). *Expedición e Mariano Villalobos*. Museo Histórico de Quito.
- Whymper, E. (1892). *Travels Amongst the great Andes of the Equator*. John Murray.

Índice de Figuras

- Figura 1.** *Mapa del Tahuantinsuyo*
- Figura 2.** *Los Tambos*
- Figura 3.** *El río de las Amazonas*
- Figura 4.** *Primer mapa de la Real Audiencia de Quito*
- Figura 5.** *Guía francesa de viajes dedicada al Ecuador*
- Figura 6.** *Ilustraciones de la Guía francesa sobre Quito*
- Figura 7.** *Plaza principal de la ciudad de Quito*
- Figura 8.** *Carta del geógrafo alemán Alfonso Stubel*
- Figura 9.** *Anuncio en el que se avisa la salida de los vapores fluviales*
- Figura 10.** *Vapor Chimborazo*
- Figura 11.** *Anuncio de los vapores de carga*
- Figura 12.** *Itinerario de vapores*
- Figura 13.** *Comedor del buque Puig Mir*
- Figura 14.** *Hoja volante*
- Figura 15.** *Información de salida y llegada de vapores*
- Figura 16.** *Colonos que venían a trabajar*
- Figura 17.** *Viajeros por diversas razones; placer o negocios*
- Figura 18.** *Palacio de Cristal sede de la primera exposición universal*
- Figura 19.** *Segunda exposición universal, en Lima*
- Figura 20.** *Exposición mundial de París*
- Figura 21.** *Promoción de viajes a la Exposición mundial de París*
- Figura 22.** *Propaganda para quienes asisten a las exposiciones universales*
- Figura 23.** *Propaganda del viaje transatlántico para la Feria Universal*
- Figura 24.** *Invitación para participar en la Feria Mundial*
- Figura 25.** *Hoja volante que solicita material para exposición*
- Figura 26.** *Pabellón de Ecuador en la Feria Universal Colombina de Chicago*
- Figura 27.** *Pabellón de agricultura donde estaba el stand de Ecuador*
- Figura 28.** *Hoja volante*
- Figura 29.** *Anuncios*
- Figura 30.** *Anuncios que demuestran la existencia de agencias de viajes*
- Figura 31.** *Anuncios informativos de los movimientos de los vapores*
- Figura 32.** *Itinerario de los trasatlánticos*
- Figura 33.** *Propaganda de la compañía Trasatlántica*
- Figura 34.** *Agente de viajes ofrece seguros*
- Figura 35.** *Turismo religioso*
- Figura 36.** *Turismo Religioso, advertencias*
- Figura 37.** *Procesión del Corpus*
- Figura 38.** *Figuras de las procesiones*
- Figura 39.** *Hoja volante*
- Figura 40.** *Hoja volante*
- Figura 41.** *Postal de la llegada del ferrocarril*
- Figura 42.** *Noticias del ferrocarril*
- Figura 43.** *La Compañía*
- Figura 44.** *Propaganda de la hotelería*
- Figura 45.** *Anuncios publicitarios de establecimientos hoteleros*
- Figura 46.** *Hoteles de tránsito*
- Figura 47.** *Fuentes de soda*
- Figura 48.** *Empresas de arrendamiento de coches*
- Figura 49.** *Compañía nacional de transporte*
- Figura 50.** *De Guayaquil al Salitre*
- Figura 51.** *Ferrocarril del sur*
- Figura 52.** *Anuncios de movilidad*
- Figura 53.** *Publicación de libros de Gonzáles Suarez*

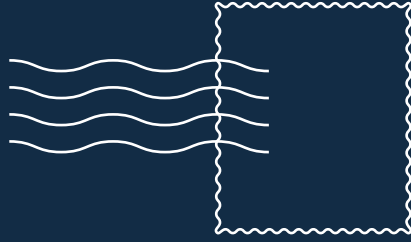


Este libro se terminó de imprimir y encuadernar en julio de 2024 en el PrintLab de la Universidad del Azuay, en Cuenca del Ecuador.



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

Casa
Editora



La historiografía ecuatoriana sostiene que el nacimiento del turismo ecuatoriano organizado se da a partir de la segunda mitad del siglo XX, sin embargo a partir de documentos, hojas volantes, recortes de prensa que reposan en los archivos públicos y privados, se puede evidenciar que el turismo organizado en el Ecuador inicia en el siglo XIX.

Los agentes viajeros y las agencias que promueven los recorridos fluviales entre Guayaquil y otras ciudades costeras y pequeñas poblaciones como: Daule, Babahoyo, Naranjal, la Isla Puná, Posorja y Santa Rosa con itinerarios y oficinas están presentes desde 1850.

Los recorridos fuera del país son variados, los más frecuentes son a Panamá, Nueva York y los vapores trasatlánticos, sus camarotes y servicios son vendidos a través de los agentes viajeros.

Los acontecimientos mundiales que se desarrollan son promovidos por representantes de las principales líneas de Vapores, que en torno al viaje se organiza el transporte, los recorridos y las entradas para asistir a los eventos, los viajeros al retorno aportan con una nueva idea del progreso.

Los medios de comunicación a partir de la segunda mitad del siglo XIX, van a variar con la implementación del ferrocarril y su construcción como el referente de una idea de la modernidad.

ISBN: 978-9942-645-35-7



9 789942 645357